auto sport 2020年10/30号（隔週金曜日発売）2020年10月16日発売　第57巻第18号　通巻1539号
No.1539
オートスポーツ 2020 10/30号

auto sport

Drive on the edge

緊急特集

ホンダF1参戦終了につき。

失望、怒り、唖然、無念——
きっとオヤジも泣いている



SUPER GT Round 5 FUJI SPEEDWAY それぞれの“誤算”。

GT500 WINNER DENSO KOBELCO SARD GR Supra
GT300 WINNER Realize Nissan Automobile Technical College GT-R

GT500 ラスト3戦予想 チャンピオンラインに乗っているか

[SPECIAL INTERVIEW] 坪井 翔 WINNER SUPER FORMULA Rd.2 OKAYAMA —— 夢見るだけじゃ、いられない

日本初の市街地レース実現までのストーリー 「A1市街地グランプリ」の意義


SAN-EI
CORPORATION

緊急特集

ホンダF1参戦終了につき。

失望、怒り、唖然、無念——
きっとオヤジも泣いている

写真は2019年に、ツインリンクもてぎの『ホンダコレクションホール』正面入り口で撮影したもの。「夢　本田宗一郎」と刻まれた超大型のガラス製モニュメントが飾られ、その向こう側には“世界と戦うホンダ”の象徴とも言える２台が展示されていた。４輪はF1初優勝を遂げたマシンと同型車のRA272（1965年）、２輪はロードレース世界選手権でクラス初入賞、初表彰台を獲得したRC161（1960年）。いずれも本田宗一郎氏が描いた夢の結晶だ。もしも、今回のF1参戦終了の知らせを本田宗一郎氏が耳にしたら、いったいどんな感情を抱くだろうか。

Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）

夢
本田宗一郎
“DREAM”
Soichiro Honda

CONTENTS ——

［検証］ホンダF1活動終了の是非

「やめない」宣言は何だったのか

“第四期”とは呼ばないはずが……

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／工藤崇弘（Takahiro Kudoh）／Honda

S.Suzuki

2013年
5月16日

2015年
2月10日



写真は、参戦体制発表会でのワンシーン。当時、F1プロジェクト総責任者を務めていた新井康久氏（一番左）は、取材に対して「もう、出入りはしないぞと、覚悟を決めた」とコメントを残していた。

10月2日、スーパーGT搬入日の午後、手元の携帯電話が鳴った。「本日午後5時から八郷（隆弘）社長がオンラインで記者会見を行ないます」

電話の主はホンダのPRを務める方で、旧知の仲。もちろん知らない間柄ではない。しかし、肝心な会見の内容はいっさい明かさず、ただただ会見が開かれることだけが伝えられた。会見開始時刻は明らかに欧州との時差を意識したもので、その瞬間にピンときた。

午後5時。画面のなかに現れた八郷社長の口から発せられたのは、予想どおり“聞きたくなかった言葉”だった。「ホンダは、このたびFIAフォーミュラ・ワン（F1）世界選手権へのパワーユニット（PU）サプライヤーとしての参戦を、2021年シーズンをもって終了することを決定いたしました」（会見全文は36～39ページ参照）

電話を受けてから覚悟はしていたが、それでもこの会見にショックを受け、同時にいくつもの疑問が頭をもたげた。地球環境に配慮しながら経済活動と社会的責任を両立させることが企業にとっての最重要テーマであることは分かる。八郷社長の口から幾度となく発せられた「カーボンニュートラル」もたしかにそのひとつだ。しかし、F1も2030年に向けて、その「カーボンニュートラル」を目指すことを高らかに宣言している。八郷社長は、自動車業界が直面する100年に一度の大転換期を生き抜くためにエンジニアの技術的、人的リソースを再配分することをF1活動終了の理由としたが、そうした技術領域をF1とともに目指すこ

Honda



2020年
10月2日

ホンダF1活動概略

第一期
1964〜1968年
35戦 2勝

第二期
1983〜1992年
151戦 69勝

第三期
2000〜2008年
155戦 1勝
※2005年第9戦アメリカGP含む

第四期
2015〜2021年
113戦 5勝
※10月12日時点

T.Kudoh



ホンダエンジンは1965年の最終戦メキシコGPでの初優勝を皮切りに、これまで通算77勝をマークしている。第四期の活動は第11戦アイフェルGPを終了した時点で残り29戦。どこまで記録を伸ばせるか？

とは本当にできなかったのだろうか？

そもそもホンダは4度目のF1参戦発表当初から「今回は〝第四期〟と呼ばない」と宣言していた。〝第四期〟と表現すると第五、第六……と連想される。それはつまり、第四期が終わることを意味する。しかし、今回は「もうやめない」ことを方針に掲げていた。

その方針の大切さを理解し、忠実にメディアなどにうったえてきた広報スタッフやエンジニアたちなど、実際に現場で戦う人たちの情熱は無残にも踏みにじられるかたちになってしまった。

今回の決定にあたり八郷社長は「経営陣で議論をし尽くした」という。その詳細を、外側にいる我々は知る由もない。しかし、話し合いを重ね、さまざまな事情、それぞれの都合に耳を傾けることで、じつは本当に大切なこと──ホンダとして譲れない部分、ほかの企業にはない〝ホンダらしさ〟を見失ってしまってはいないだろうか。

かつて本田宗一郎さんの下で働いたことのある森脇基恭さんは言う。

「もし、オヤジ（従業員は本田宗一郎さんのことを、親しみを込めてこう呼んでいた）が生きていたら、ほかのことを削ってでも続けていたと思います。『一度始めたんだから、最後まで戦い抜け！　世界と戦い続けろ！』と言い、むしろ現場を叱咤激励したはずです」

しかし、現在のホンダは真逆の判断を下してしまった。もしも、この状況を本田宗一郎さんが見たら、いったい何を思うのだろう？　この問いに対して、森脇さんは即座に答えてくれた。

「きっとオヤジは泣いていますよ」

T.Kudoh



緊急特集
ホンダF1参戦終了につき。

発表直後のF1アイフェルGP

〃強制下山〃でもブレない信念

――頂点はもう見えている

最前線で戦う人々は「参戦終了」をどう受け止めたのか

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：Red Bull／LAT

ホンダのF1撤退発表後、初のレースとなったアイフェルGP。舞台となったニュルブルクリンクは、1964年にホンダが最初のGPを戦ったサーキットでもある。

それから56年を経て、ホンダはここでポールポジションも勝利も獲得できていない。唯一2004年のヨーロッパGPの予選Q1で、BARホンダの佐藤琢磨がコースレコードを樹立。その記録は長く破られずにきたが、それも今回、メルセデスのバルテリ・ボッタスが更新した。

レースでは3番手スタートのマックス・フェルスタッペンが、勝者ルイス・ハミルトンから4・47秒差で2位に入り、さらに最終周には最速タイムも叩き出した。レース終盤にセーフティカーが入るまでは、このふたりだけが異次元の速さを披露。3番手ダニエル・リカルドに70秒以上の差をつけ、6番手シャルル・ルクレール以下を周回遅れにしている。メルセデスの壁は依然として高い。しかし、今回のレッドブル・ホンダは大いに善戦したと言っていいと思う。

この週末は、レース現場を統括する山本雅史マネージングディレクター（MD）、田辺豊治テクニカルディレクター（TD）にも、活動終了について多くを語ってもらった。最初に聞きたかったのは、やはり彼らの率直な思いだった。第四期に関しては、「やるからには長くつづけたい」「継続的に続けることが大事」と復帰当時の伊東孝

神社長も明言している。長期的な活動継続が大前提のはずだった。それが突然、本社が撤退を決めた。現場で戦う彼らにとって、梯子を外された思いではなかったか。

しかし、ふたりは努めて感情を抑え、前向きなコメントを心がけているように見えた。たとえば山本MDはこう答えていた。「もちろん決定は残念ですし、ファンの皆さんにも残念な思いをさせたことは承知しています。でも、まだ来年末まで1年半ある。ファンの皆さんの期待に応えられるよう、大切にレースをしていきたいですね」。

ちなみに山本MDは、6月から日本を離れ、今季のF1全レースに帯同してきたが、そのあいだも本社のF1関連の会議にはリモートで参加してきた。なので本社の意向がF1撤退に傾きつつあることは早い段階から承知しており、彼にとっては少なくとも突然の撤退表明ではなかった。さらにいえばレッドブルでクリスチャン・ホーナー代表以上の実権を持つヘルムート・マルコ博士も、この会議には折に触れて参加していたという。

一方で、田辺TDが撤退を知ったのは正式発表の直前だった。レースに支障を出さないようにという本社側の配慮だったとのことだ。「今回は非常に厳しい判断をせざるを得ないかもしれないとのことで、当初からなるべく現場スタッフを入れずにやろうということでした」。

では田辺TD自身は、どんな思いでいるのか。ホンダは昨年、レッドブルグループとの契約を2021年末までの1年延長に留めていた。その事実が「常に頭のなかにあり、最終的な結論はいつ出るのか気になっていた」という。いつ活動終了の知らせがきてもおかしくないと覚悟しつつ、レースを戦ってきたということなのだろう。それが、とうとう出た。

「ここまでレッドブルファミリーの2チームとは非常にいい関係を築いてやってますから、彼らの顔が浮かんだりもしました。そこから私が去るのは、やはり残念です。ただ、それと同時にいまでも1戦1戦全力で戦ってきたという思いはある。なので、撤退が決まったからといって何かが変わるかといえば、それはないです。今年残りのレース、来年1年を戦っていくということです」。

いつもは必要最低限のコメントしかしない田辺TDが、この週末は普段よりはるかに饒舌だった。すでに気持ちの整理はついているということなのか。あるいは悔しさを押し殺していることが逆に口数の多さになったのか。

田辺TDは1980〜90年代の第二期、2000年代の第三期、そして今回の第四期の活動終了に立ち会ってきたホンダ唯一のエンジニアでもある。とくに第三期では翌シーズンに向けての開発主査に任命され、結果的にブラウンGPが2009年のタイトルを独占するマシン開発の中心を担っていた。

そして、今回はようやく頂点が見え始めた時期での撤退となった。王者メルセデスにはまだ追いつけていないが、今季1勝を挙げ、何よりアルファタウリも勝ったことで、現行パワーユニット規定ではほかのどの自動車メーカーも成し遂げていない、複数供給チームの優勝という勲章も勝ち取った。登山にたとえるなら、"8合目"まで登り詰めたところで強制下山を命じられたようなものか。

「最後まで足を地につけて、悔いのないように、勝利への信念を持ってやっていこうと思ってます」

僕たちがこれまで目にしてきたホンダらしいレースを、田辺TD、山本MD率いるチームなら、これからも必ず見せてくれるに違いない。たとえそれが半世紀以上の歴史を持つホンダF1の最後の輝きになるとしても。


LAT


LAT

前々からホンダの活動終了を知っていた山本MDと、知らされていなかった田辺TD。ところが、両者に共通していたのは、記者会見の場においても、努めて冷静に心境や抱負を語っていたところにある。1年半のカウントダウンの最中にあっても、彼らが心中に抱く"本当のDNA"が絶えることはないだろう。

Vision Gap ビジョン - ギャップ

緊急特集
ホンダF1参戦終了につき。



カーボンニュートラルを目指すF1にホンダはなぜコミットしなかったのか？

カーボンニュートラルを目指すという理由でF1から撤退するホンダ
しかし、F1もホンダと同様に2030年までに
カーボンニュートラルを実現すると宣言済みだ
環境に配慮した先進技術を実戦のなかで開発するとなれば
今回の撤退は不可解だが両者の思惑とアプローチに目を向ければ
その判断も理解できなくはない？

Text：サム・コリンズ（Sam Collins） Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：LAT／Sutton／NISSAN／Red Bull

ホンダが第四期F1活動を終える。F1関係者の多くは、大きな驚きとともにこの発表を受け止めたが、彼らが2021年シーズン末でこのスポーツを去るという決定には、さまざまな意味合いがある。

まず重要なのは、ホンダの撤退、そしてレース活動全体の縮小の背景について理解することだろう。実際、ホンダが手を引くと決めたのはF1だけではない。F1活動終了の発表の前日、彼らは22年からのNASCAR参戦計画について「事業上の制約」のため断念する意向を示している。

ホンダのF1参戦、あるいはモータースポーツ活動全体には、ふたつの大きな狙いがある。ひとつはブランド哲学の強化。その哲学とは、ホンダは“市販の乗用車も作っているレーシングマニュファクチャラー”であり、たとえばトヨタのように“乗用車のメーカーがレースもしているのとは根本から違う”というものだ。そのすべては本田宗一郎氏の有名な言葉「レースをやめたら、もはやホンダではない」を拠りどころとしている。つまりモーターレーシングは、ホンダのブランドアイデンティティの中核なのだ。

そして、ふたつめの理由は、このスポーツを通じて航空機から市販乗用車



このピストンはホンダのF1PUのパーツとして4000km以上走破した個体だが、ほとんど煤はこびりついていない。現在は燃焼効率が向上しているため、今季型PUのピストンはよりきれいに違いない。

まで、将来の製品開発に応用できる知識を得ることにある。ホンダがF1復帰に向けて動き出したのも、14年に新たなハイブリッド・パワーユニット(PU)が導入されたからだった。この極めて複雑なPUは、市販車の技術との関連性が高く、F1で学んだ教訓の多くは市販車開発に活かすことができる。実際にF1での戦いは、エンジニアリングという観点から、彼らに貴重な経験をもたらした。また、PUの開発に関するあらゆる規制に、ホンダが一貫して反対してきた理由もそこにある。PUの開発ができなければ、知識も獲得できないからだ。

HRD Sakuraのエンジニアたちが F1の難しさを過小評価していたことは、14年にマクラーレン・ホンダがシルバーストンを走り始めた日から明らかだった。彼らのPUはパフォーマンスと信頼性の両面で期待を大きく裏切り、マクラーレンとの提携は両者にとって不幸なものに終わった。

だが、レッドブルとのパートナーシップは、それとは比べものにならないほど順調だ。トロロッソとの1年で着実に成果を上げた後、ホンダはレッドブルが所有する2チームへのPU供給を開始。たゆまぬ改善の末に両方のチームで優勝を成し遂げた。そう考えると、彼らがF1参戦をやめる理由として成績不振を挙げるには無理がある。

F1からの撤退はごく短期間で決まったと考えられる。本格的な検討に入ったのは、本来20年シーズンが開幕する予定の時期を過ぎてからだったかもしれない。7月にオーストリアでようやくシーズンが始まったとき、ホンダは、彼らのPUが大きく進歩はしたものの、まだ最強のメルセデスにはおよばないことを認めざるを得なかった。それと同時に、COVID-19のパンデミックはホンダの重要な市場のすべてに景気の悪化をもたらし、市販車の販売は大きく落ち込んだ。

こうした経済状況への対応として、F1は当面のエンジン開発の凍結を決めた。小規模なアップデートは許されるが、もはや自由な開発は認められないということだ。この開発凍結により、ホンダがF1に参戦する理由のひとつが失われた。さらには市販車の売り上げの激減もあって、彼らにとってF1での活動はその膨大なコストに見合わないものになり始めた。しばらく前からホンダの経営陣のなかには、すべてのモータースポーツ活動の終了を求める層がいるとの噂があった。だが、これまでそうした主張は、ホンダのブランドが何を意味するかについて、より深く理解している人々によって抑えられていたのだ。

F1とホンダの目標は同じだが……

F1撤退を発表した記者会見で、彼らは50年までにカーボンニュートラル

モータースポーツ否定派の声は
ブランドの意味を理解する層に抑えられていた

FORMULA 1	**Hybrid and Synthetic Fuel**
HONDA	**Pure Electric or Fuel Cell**

Sutton

Red Bull

を実現すべく、環境に優しいテクノロジーの研究開発に注力していきたいと述べた。

「F1では優勝という目標を達成し、一定の成果を得ることができました。その力をこれからは、PUとエネルギーのカーボンニュートラルの実現という、新しいフィールドでの技術革新に

〝無限ホンダ〟復活のハードルは極めて高い

注ぎます」と、ホンダの八郷隆弘社長は語った。「これはF1での戦いと同じくらい難しいチャレンジであり、ホンダが社会とともに取り組んでいかねばならない大きなチャレンジになるでしょう」。

だが、ここでひとつ腑に落ちないことがある。25年または26年に導入される新世代PUの技術規則で、F1はこれとまったく同じミッションに乗り出そうとしている。そして、ホンダも新規定に関する話し合いでは、八郷社長が言及したのと同じ方向を目指すものとするよう求めてきたのだ。

「F1の将来のルールの方向性は、サステナビリティ（持続可能性）、環境保護、そして効率のいっそうの向上になるものと予想しています。これは正しい方向なのですが、ホンダとしてはさらに高い効率と、環境保護技術の利用を望んでいます。ホンダがF1でレースをする理由は、そうした技術を開発し、推進していくことにあります。ですから、私たちにとっては、それらがF1の技術的な柱なのです」と、ホンダの田辺豊治F1テクニカルディレクターは、19年のモナコGPで語っている。「レースで開発した技術を、将来のロードカーに応用することが極めて重要であると、私たちは考えています。技術ばかりではありません。レース活動はエンジニアのスキルと知識を高めることにも利用できますし、それを社内で共有することもできます。つまり、とてもいいトレーニングの場なのです」。

F1PUの将来の方向性は、まだ何も決まっていない段階ではあるが、どうやら合成燃料を使用する小排気量のターボ過給エンジン（800ccの2ストロークとの説もある）を、現在よりもずっと強力な電気モーターと組み合わせたものになりそうだ。つまり、内燃エンジンと電気モーターが同等か、あるいはモーターのほうが大きな出力を発生するハイブリッドシステムだ。燃料の製造方法にもよるが、こうしたPUであればカーボンニュートラルの実現は可能だろう。

すでにF1は、全体として30年までにカーボンニュートラルを目指すとの方針を公にしており、この野心的な目標は、環境保護団体のエクスティンクション・リベリオンにも支持されている。したがって、ホンダのようなブランドがカーボンニュートラルなPU技術に注力したいのであれば、F1は理想的な場所のようにも思える。また、ホンダはフォーミュラEでレースを続ければいいと考える人もいるかもしれない。しかし、同シリーズでは参加者による技術革新の余地はほとんどなく、ホンダが望んでいるような挑戦にはなり得ない。技術開発が厳しく制限されるル・マン24時間／WECの新レギュレーションについても、それと同じことが言える。

ただ、ホンダは電気自動車や、燃料電池車のような技術の開発に時間を使いたいと明言している。燃料電池は、ル・マンのレギュレーションに段階的に導入される予定だが、F1の将来の選択肢のひとつにはなりそうにない。また、純粋な電動パワートレーンが次世代のF1マシンに搭載されることもないだろう。一方、GTアソシエイションの坂東正明代表は、燃料電池車のレース参加には興味があると発言しており、スーパーGTシリーズがホンダのレース活動の舞台になりうるかもしれない。ただし、これが仮に実現する

としても、それはGT500ではなくGT300になる可能性が高い。

無限の名前を再びF1に?

　さて、21年シーズンの終わりをもってホンダがF1から手を引くとなると、やはり気になるのはレッドブルの対応だ。彼らはホンダのみならず、今季限りでタイトルスポンサーのアストンマーティンも失うことが決まっており、新たなPUサプライヤーと同時に資金提供者も探す必要に迫られる。

　21年以降のPUシェアの詳細は他のページに譲るが、このままだとルノーを搭載せざるを得なくなる。ルノーは今季は悪くないパフォーマンスを発揮しているとはいえ、いまだホンダやメルセデスと肩を並べるには至らず、しかも待遇はワークスのアルピーヌ（来季からの呼称）のほうが優先となるに違いない。また、レッドブルとルノーは、互いに不信感を抱いており、再び手を結ぶのは難しいかもしれない。

　しかし、新世代PUが導入されるまでのあいだ、レッドブルがこの3社以外からPUを手に入れられる方法がある。90年代の無限ホンダエンジンと同様に、22年以降も関係の深いチューナーを通じてPUの供給を続けるよう、ホンダを説得するのだ。

　レッドブルは日本国内カテゴリーににおいてすでに無限との関係を築いており、無限が22年からRA621Hユニットを引き継げば（その場合「無限MF622H」といった名称になるだろう）、ひとまずPUは確保できる。ちなみに、ミルトンキーンズにあるホンダUKのF1関係施設は、もともとは無限テクニカルセンターとして開設されたものだ。日本国内におけるSakuraの役割は埼玉県朝霞市のM-TECが引き受け、イギリスの施設は現在とまったく同じ機能を果たせばいい。いずれにせよ、新世代PUが導入されるまでのあいだは新たに定められたPU開発のルールにより、許されるのはごく小規模なアップデートだけとなるため、開発の必要性は現在よりはるかに低くなる。ただし、現行PUの供給はM-TECが対応できる規模ではなく、現実的とは言えないだろう。

　レッドブルが無限の協力を得て、独自のPUを開発するとの噂は以前からあり、これは彼らにとって悪くない妥協策になりうる。2チーム分のPUを獲得できるばかりでなく、新しい「ゼロカーボンF1」のレギュレーションが決まったときに、ホンダが復帰しやすい環境も作れるからだ。

　22年からの4年ないしは5年のあいだに、ホンダはカーボンニュートラル技術を開発できるだろう。そのテクノロジーを擁して、25年または26年にF1に全面復帰するなら、メルセデスが14年シーズンに向けて行なったように、今度こそ入念かつ周到な準備を整える必要がある。また、21年限りでホンダが去ったあと、新しいPUレギュレーションが施行されるまで、つまり彼らがF1復帰へと動き出す日まで、ホンダが培ったテクノロジーが何らかの形でF1での戦いを続ける可能性も充分にある。なぜなら、レースをやめたら、もはやホンダではないからだ。

Vision Gap

ビジョン-ギャップ

FORMULA 1	Hybrid and Synthetic Fuel
HONDA	Pure Electric or Fuel Cell

NISSAN





LAT

2014年に産声をあげたフォーミュラEは、2020/21年のシーズン7からフル電動マシンによるシリーズとしては初の世界選手権となる。また、ACOはFCVベンチャーのグリーンGTとの共同プロジェクトであるミッションH24を立ち上げ、燃料電池車両の開発を進めている。レース車両の直接的な動力として化石燃料を使用しないシリーズも増えていきそうだが、ホンダが今後これらのカテゴリーに参入するかどうかは現時点では不明。

〝すべてが起こりうる世界〟でホンダが大波を立てた
みんな、巻き込まれる。

ホンダが2021年限りでF1から撤退する――
このニュースは多くの人にショックを与えた
その衝撃にはレッドブル関係者だけではなく
他のパワーユニットマニュファクチャラーや
将来の契約について駆け引きを行なっている
ドライバーたちまでも影響を受けることになる

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：マリオ・キアラッパ（Mario Chiarappa）
ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
LAT／Sutton／Red Bull

緊急特集
ホンダF1参戦終了につき。



もし、F1関係者がロシアGPとアイフェルGPのあいだに休息を望んでいたとしたら、それは叶わない願いとなってしまった。なぜなら、ホンダが2021年限りでF1から離脱することを正式発表したからだ。

これにより、22年以降に搭載するパワーユニット（PU）が確定されていないチームがふたつ存在することになり、さらにそれにともない、ドライバー市場は予測不能な状態に陥ることになった。なにせ、未来の世界王者と目されるマックス・フェルスタッペンが、21年シーズン終了後にはフリーになるのだから。

また、F1自体もPUを供給するマニュファクチャラーがわずか3社だけになる状況下で、いかにシリーズを運営していくのか、その方策を見つけなければならない。たしかに、過去にも3メーカーだけの時代はあった。現在のハイブリッドPU時代の幕開けとなった14年シーズンだ。メルセデス、フェラーリ、ルノーのみという状況ではあったが、当時がいまと決定的に違う点は、翌年にホンダという新たなメーカーが参入することが決まっていた点だ。より複雑となったPUに新規投資する自動車メーカーは、現在のところ皆無だというお先真っ暗の状況であり、これは新たなテクニカルレギュレーションが導入される26年まで変わらないと見られる。そう、それはずっと先のことなのだ。

Redbull Loses the Power Unit and the Future Champion at the Same Time.

失点以上に痛かった連続リタイア

ホンダの八郷隆弘社長が会見の席で明かしたように、レッドブルとアルファタウリには、ホンダがF1での今後について社内で議論が行なわれていると8月下旬に伝えられていた。しかも間の悪いことに、フェルスタッペンはイタリアでの2連戦は連続リタイアとなったが、いずれのレースでもPUトラブルに見舞われていた。チャンピオン争いを繰り広げるルイス・ハミルトンとフェルスタッペンの差は、ベルギーGP終了時点では39ポイントだったが、ムジェロでのトスカーナGP終了時点で79ポイントにまで拡大。フェルスタッペンのタイトル獲得の可能性はもはや風前の灯火となっていた。

レッドブルとアルファタウリとの契約延長に向け、取締役会の説得を試みていたホンダ社内の人間たちにとって、レース結果が振るわない状況は歓迎できないもので、それはPU供給を受けるチーム側の人間も感じていたことだ。だからこそレッドブルの代表を務めるクリスチャン・ホーナーもロシアGPの現場で、ホンダに対しチームとともに行動するよう促し、「我々は密接に協力し続けていかなければならない。私はそれができると確信している。メルセデスの一強時代がいずれ終焉を迎えることは、これまでの歴史が証明しており、それは避けられないことだ。そして、我々にとっての最大のチャンスは22年にやってくる」とあえてコメントしていた。

しかし、ホーナーとレッドブル、さらにはF1界にとって残念なことに、それが実現することはなくなってしまった。ホンダはF1にとどまるという決断を下さなかった。レッドブルを率いるホーナーは失望を覚えていたはずだが、それでも彼はホンダの発表後には顔を上げ、次のように語った。

「21年シーズンを最後にF1から撤退するという決断を下すことが、ホンダとってどれほど難しいことだったか、我々は承知している。自動車産業界で集中すべきものが移り変わっていっているなか、彼らはリソースを再配置すると決めた。我々はその背後にある理

V.Rys



Red Bull
CarNext.com
AT&T
PIRELLI
RAUCH
ASTON MARTIN
FIA Formula 1 World Championship
#WeRaceAsOne
ASTON MARTIN

みんな、巻き込まれる。

Redbull Loses the Power Unit and the Future Champion at the Same Time.

由について理解し、尊重している。彼らの決断は、チームとしての我々に新たな試練を与えたが、我々はこれまでも同じような状況を経験しているし、過去に証明してきたように、我々の強みを活かして、効果的に対応するための充分な準備と装備をする」

　また、アルファタウリの代表を務めるフランツ・トストは、ホーナーと同じようなコメントを残しているが、ホンダの決断に対する失望感はより強くにじみ出ていた。

　アルファタウリにとってのホンダは、最初のエンジンパートナーだった。このチームとPUマニュファクチャラーの組み合わせは、レッドブルとのそれよりもはるかにうまく事を進められたということは容易に想像できる。

　イタリア人は日本の哲学を受け入れ、チームで働く全員が日本の文化や労働倫理を学ぶほどであった。かたやレッドブルでは、組織の上層部が持つ巨大なエゴが完全な統合を妨げ、ホンダとの関係には常に「我々と彼ら」という空気が漂っていた。

M.Chiarappa

2018年にホンダからPU供給を受け、パートナーとしてともに歩んできたアルファタウリ。チーム代表のフランツ・トストの「ともに仕事をしてきた日々を本当に楽しんだ」というコメントからは、失望感がにじみ出ている。

選択肢はルノーだけではない

　レッドブルとアルファタウリは現在、22年シーズン以降に搭載するPUが定まっていない。しかし「グランプリへの出場最低限のマシン台数を確保するため、すべてのマニュファクチャラーが3チームまではPUを供給できるようにしなければならない」というルールが数年前に合意に至っているため、この2チームがPUを手に入れられなくなるという心配はない。

　21年シーズンに向けたホンダ以外の3マニュファクチャラーのPU供給先の内訳は、メルセデスがワークスチームに加え、アストンマーティン（現レーシングポイント）、マクラーレン、ウイリアムズの4チーム、フェラーリは自社チーム、アルファロメオ、ハースの3チームとなっている。となると、残ったルノーが自動的にレッドブルとアルファタウリにPUを供給しなければならないのは明白で、ルノーのボス、シリル・アビテブールもこのことをしぶしぶながらではあるが認めている。

「このスポーツに携わっていることで我々はレギュレーションをよく理解しているし、規則と義務を遵守するため

アルファタウリはイタリアGPでホンダPU搭載から50戦目を記念したステッカーをマシンに貼付。同グランプリではピエール・ガスリーが優勝を飾り、アルファタウリ、ホンダともに特別なレースとなった。



LAT



Sutton



ホンダがF1から完全に撤退し、メルセデスとフェラーリのPU供給チームが変わらなければ、レッドブル系2チームはルノーPUを搭載せざるを得ない。ルノー側は供給に前向きなコメントをしているが、レッドブル側は心情的に同PU搭載は避けたいに違いない。

メルセデスとハミルトンの現行契約は今シーズンで満了するが、本稿校了時点で両者は新たに契約を結んでいない。その一方で、ハミルトンの僚友であるバルテリ・ボッタスは来季の残留を決めているが、契約期間は1年のみとのこと。

にあらゆる決意をしている。当然ながらそれは依頼される必要があるが、我々はまだ依頼を受けていないので、もう少し詳細なことはこれから分かってくるだろう。また、これを実現するためには、タイミングを含めて非常に具体的な状況が必要だ。いまのところそれはまだ先の話で、来春までに何か起きることはないだろう。F1では限られた時間のなかで、あらゆることが起こり得ることを我々は分かっているし、21年の春はまだ遠い。いろいろなことが起こり得る。しかし、このような状況のなかで発生する可能性のある義務は、すべて遵守する」

　18年末に袂を分けたレッドブルとルノーの関係がどれほど悪化していたかを考えると、ホーナーとヘルムート・マルコがアビテブールのドアをノックして、PUを乞うのは極めて屈辱的なことだろう。そして、フランスのワークスチームがようやく競争力を見せ始め、21年からはフェルナンド・アロンソがドライバーラインアップに加わることが決まっている現状では、レッドブルは単純にいちカスタマーとしてPUの技術的な情報をほとんど与えられず、サプライヤーとの開発協力も得られないという扱いを受け入れなければならなくなるだろう。優勝はもちろん、チャンピオンシップを争うなんて期待は持てるはずもない。

　そのため、ホーナーやマルコらにはいまから21年6月末までの約8カ月間、代替案を探す期間が残されているが、彼らがたどることができる明白なルートは存在しない。メルセデスとフェラーリはレギュレーションに守られているため、PUを売る必要もない。さらに重要なことは、自分たちのワークスチームに勝てるようなチームには興味がないだろうから、ルノーからの供給か、はたまた〝創造的な代替案〟のどちらかになる。

フェルスタッペンが王者後任の筆頭候補に

　その〝創造的な代替案〟とは、21年型のホンダ製PUを購入し、日本のマニュファクチャラーと25年末までハイブリッドV6エンジンの製造と開発を継続することだ。その際レッドブルは自分たちで、あるいは商業的なスポンサーの助けを借りて、その費用を負担することになるだろう。かつてルノーエンジンにTAGホイヤーのバッチをつけて走らせていたことを覚えている人も多いはずだ。仮にその選択をした場合、F1から距離を置きたいという会社の希望を満たすため、ホンダの名前は表には出てこないだろう。

　ホーナーとマルコは現在のところ、このPU問題が唯一の懸念事項になることを望んでいるが、彼らには解決しなければならない別の大きな問題もある。エースドライバーのフェルスタッペンが、レッドブルが自動車メーカーとの契約を結んでいない時点でチームを離れることができるのだ。しかもこのオランダ人は、ハミルトンの後任としてメルセデスと長期契約を結びそうだというから大変だ。

　6度のワールドタイトルホルダーであるハミルトンは、ハッタリをかましてメルセデスとの新契約へのサインを遅らせているが、どうやらこの作戦は裏目に出そうだ。なぜなら、このドイツチームにはフェルスタッペンという明確な代替案が現れたからだ。それゆえ、これまでのようにメルセデスがハミルトンをキープするのに必死になることはもうないだろう。

　今回のホンダの発表はドライバー市場にも風雲急を告げるものとなり、ハミルトンが7回目のワールドタイトルを獲得し、前人未到の通算100勝を達成すれば、F1界の注目はコース上のアクションから一気にレッドブルを中心とした裏交渉へと移っていく。22年シーズンに向けてエンジンもトップドライバーも確保できていない、かつてF1界を席巻していたこのチームは果たしてどうなるのだろうか？　時間がその答えを示してはくれるが、その見通しは決してバラ色ではないと言わざるを得ない。



LAT

大谷達也特別寄稿

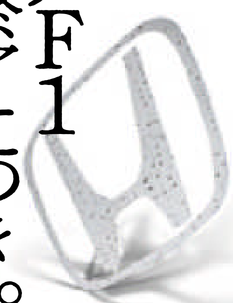
ホンダF1活動〝唐突〟終了の裏事情

内燃機関が負けたのか？

「カーボンニュートラルへの移行」が本当の理由なのか？
ホンダのモータースポーツ活動と量産車展開の両方を
長年ウォッチしてきたモータージャーナリスト大谷達也氏が
記者会見の〝違和感〟と本当の理由を探る——

Text：大谷達也（Tatsuya Otani）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／XPB／Honda

緊急特集
ホンダF1参戦終了につき。



日本のモータースポーツファンを驚愕させ、落胆のどん底に突き落としたホンダF1参戦終了の発表。ここでは、なぜホンダがこの決断に至ったのかについて、自動車産業界の潮流を俯瞰しながら解説したい。

10月2日の記者会見において、ホンダの八郷隆弘社長は「2050年のカーボンニュートラルの実現」や「2030年に4輪販売の3分の2を電動化する」目標を掲げたうえで、これを実現する目的で「先進パワーユニット・エネルギー研究所」を設立したと表明。ここで必要となる技術的リソースや人材を投入するために、F1参戦終了を決定したと述べた。

自動車産業界の最新動向から言えば、八郷社長の説明に不自然なところは何もない。むしろ、環境対応に関する各自動車メーカーの動きをリードするもので、頼もしいとさえ言える。ちなみに、国際エネルギー機関（IEA）の予想によると、全乗用車販売のうち、EV（電気自動車）やFCV（燃料電池車）によって占められる比率は2030年で21%、2050年で41%となっており、同じ期間にハイブリッドさえ積まない純粋な内燃機関で走行する自動車の比率は41%から9%まで低下するという。ホンダの目標に間違いはない。

一方で気になるのが、記者会見のなかで「先進パワーユニット・エネルギー研究所」に関する具体的な説明がほとんどなかった点にある。もちろん、自動車メーカーの首脳が今後の技術開発に関してベラベラと説明しないのは当然かもしれないし、今回はF1参戦

INSIGHT



Honda

CLARITY FUEL CELL



Honda

XPB

● 本田技研工業株式会社の連結業績推移　（今期通期予想＋過去5期）　　単位：百万円（百万円以下四捨五入）　%表示は対前期増減率

事業年度	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期第1四半期	2020年3月期	2021年3月期第1四半期	2021年3月期通期予想
売上収益	14,601,151	13,999,200	15,361,146	15,888,617	3,996,253	14,931,009	2,123,775	12,800,000
%	9.6	▲4.1	9.7	3.4	▲0.7	▲6.0	▲46.9	▲14.3
営業利益	503,376	840,711	833,558	726,370	252,469	633,637	▲113,691	200,000
%	▲24.9	67.0	▲0.9	▲12.9	▲15.7	▲12.8	–	▲68.4
税引前利益	635,450	1,006,986	1,114,973	979,375	289,811	789,918	▲73,433	365,000
%	▲21.2	58.5	10.7	▲12.2	▲19.1	▲19.3	–	▲53.8
当期利益	406,358	679,394	1,128,639	676,286	189,592	509,932	▲79,979	195,000
%	▲27.6	67.2	66.1	▲40.1	▲28.9	▲24.6	–	▲61.8

本田技研工業株式会社「投資家情報」ホームページ（https://www.honda.co.jp/investors/）各事業年度「連結決算報告書」より抜粋、編集部作成

2021年３月期第１四半期（2020年４月１日～６月30日）では、2020年３月期第１四半期と比較すると、売上は約半分となった。営業利益は約1100億円の赤字に転落となっており、新型コロナの影響を大きく受けているのが分かる。2020年３月期は対前期比で軒並みマイナスとなっており、立て直しが急務となっていたはず。そこに新型コロナが……という状況だったようだ。ほかの自動車メーカーもここは同様のはずではあるが……。（as）

終了に関する記者会見であって、「先進パワーユニット・エネルギー研究所」の詳細は改めて発表される可能性もある。それにしても、F1参戦終了という重大な決定に際して、「先進パワーユニット・エネルギー研究所」が深く関わっているのであれば、もう少していねいな発表があってもおかしくなかったはずだ。

ましてホンダは、2008年に第三期F1を終了する際にも「自動車産業の次の100年で事業を継続していくためには、先進の環境技術を磨き、それを独創的で魅力的な商品へつなげる力をさらに強めることが必須である」と言明していた。つまり、「先進パワーユニット・エネルギー研究所」と似た構想は、第四期F1を始めた2015年の段階ですでに存在していたのだ。そこで私は、「10年以上も前と現在とで、環境問題を取り巻く環境に何か変化があったのか？」と八郷社長に訊ねてみたが、明確な回答は戻ってこなかった。

私は「先進パワーユニット・エネルギー研究所」の必要性も認めるし、そのためにF1参戦を終了しなければいけなかった理由も理解できなくはない。ただ、どうしても納得できないのが、「なぜ、いまF1参戦を終了しなければいけなかったのか？」という点であり、今回の性急とも思える決定を「先進パワーユニット・エネルギー研究所」だけの理由にしようとしているような説明の仕方にあった。

では、なぜホンダはこのタイミングでF1参戦終了を決定したのか？

ここから先はあくまでも私の推測だ

●ハイブリッド化は進んでいるが……

カーボンニュートラルを目指すうえでの“通過点”とも言えるハイブリッド化。ホンダ全体でのハイブリッド車比率は57%（2020年１～８月の登録車）で、フィットやCR-Vといった主力車でもかなり進んでいるという印象だ。上級車では全モデルがハイブリッドとなっている。ただ、電気自動車では他メーカーが先行しているイメージがあるのも事実。そんななか登場した「Honda e」がそうしたイメージを覆すモデルとなるのだろうか。ホンダが「速さよりも走りの質にこだわる」というハイブリッドシステム「e:HEV」を搭載するモデルは、2020年10月12日現在、フィット、ステップワゴン、CR-V、アコード、インサイトの５車種となっている。（as）

ホンダのハイブリッド車比率　2020年1～8月登録車

シャトル	77	CR-V	56
フィット	64	ヴェゼル	65
オデッセイ	59	レジェンド	100
ステップワゴン	33	アコード	100
フリード	46	インサイト	100
NSX	100		

https://www.honda.co.jp/hybrid/より　　単位：%

Honda e



Honda

第三期ホンダF1の2007年のマシン「RA107」では“アースカラー”が登場。見た者の度肝を抜いた（写真はブラジルGP仕様）。（as）

が、今回の決定はホンダの4輪事業の収益性が悪化していることと無関係ではないはずだ。

8月5日、ホンダは第1四半期の決算と2020年通期の見通しを発表した。これによれば、第1四半期は2輪事業が112億円の黒字だったのに対し、4輪事業は1958億円の赤字だった。いずれも新型コロナウィルス感染症の影響を受けているとはいえ、黒字で踏ん張った2輪事業に比べると、4輪事業の経営基盤が脆弱であることが浮かび上がる。

なぜ、ホンダの4輪事業は収益力が弱いのか？

もともとホンダは独創的な製品でここまで成長してきた企業である。たとえばスーパーカブ、たとえばホンダ初の4輪車であるT360やS500、

ホンダF1活動“唐突”終了の裏事情

内燃機関が負けたのか?

たとえばCVCCエンジンを積んで初めてマスキー法をクリアしたシビックなどは、いずれもそれまでになかった技術によって生み出された製品。つまり、ホンダが独自に開発した技術により、これらの製品は誕生したのだ。

　こうした伝統はその後も受け継がれ、1990年代くらいまではフルモデルチェンジのたびにエンジンが新世代に置き換わるということが少なくなかった。これは、基本が同じエンジンを2世代、3世代と使い回すことが少なくない自動車産業界において極めて異例のことだった。

　さすがにこうした傾向はいまでは影を潜めたものの、たとえば初代NSXでは、単一車種のためにプラットフォームばかりか、工場まで新たに建設。決して生産台数が多いとは言えないS2000でもプラットフォームやギヤボックスを新造するなど、コストに糸目をつけない体質はその後も生き続けていた。最近の例で言えば、N-BOXは初代から2代目にフルモデルチェンジした際に新規のプラットフォームが投入されたほか、シリアル式ハイブリッドのe:HEVが商品化されるまでは1モーター、2モーター、3モーターと3つのハイブリッドシステムを製品によって使い分けてきた。トヨタが事実上、THSと呼ばれるハイブリッド方式一本でやってきたこととは大きな違いがある。

　では、独自技術の開発に邁進するホンダの物づくりに収益性を低める原因があったのか？　答えはイエスであり、ノーでもある。

　率直に言って、ホンダは技術優先の理念が明確で、前述したようにコストを度外視して新製品を開発する傾向が強い。一方で、なぜ人はホンダの製品を買うかと言えば、それが他社にはない独創的な製品であるからだろう。もしくは、F1に代表されるモータースポーツ活動に裏打ちされた挑戦のスピリットを感じるからこそ、ホンダ製品を選んでいるのではないか？　ムダな投資は控えるべきだが、収益性が見込まれないからといって、新技術の開発やモータースポーツ活動を軒並みやめれば、ホンダはホンダでなくなる。大切なのは、必要な技術開発と「ほかで代用可能な」技術開発の切り分けだろう。オリジナリティを重視しながら収益性も考慮する。この難しい舵取りこそ、いまのホンダに求められていることであるはずだ。

　考えてみれば、工業製品を取り扱う国際的な大企業で技術者がトップに就く例はそれほど多くない。しかし、ご存じのとおり、自動車メーカーの場合は伝統的に技術者出身の社長が大多数を占める。これは自動車メーカーの経営判断がいかに専門的で難しいかを物語る証拠とも言えるだろう。自動車産業の世界では、数字だけで言えば不要な投資も、将来に渡る企業価値を考えれば必要なケースがある。その見極めは、財務畑出身のトップには難しい。



V.Rys

2019年日本GP鈴鹿は、ホンダがかつての“常勝メーカー”へ戻る機運を感じたファンで覆いつくされていた。ホンダファンへのメッセージ性という点でも、今回のアナウンスの仕方とタイミングは多くのファンが納得できるものではなかったに違いない。(as)



XPB

やはり、技術と自動車の魅力に精通している者でなければ、自動車メーカーを成功に導くことはできないのだ。これが、自動車メーカーの経営者に求められる特殊な資質というものだと思う。

　モータースポーツ活動に関する判断もこれに似たところがある。フェラーリを例外とすれば、F1参戦で直接的な利益をあげている自動車メーカーは皆無と言っていい。けれども、参戦していることの長期的なメリットは少なくないはず。この、短期的には利益にならないことに価値を見いだし、失敗を恐れずに数百億円単位の投資に踏み切れる経営者でなければ、継続的なF1参戦は難しい。トヨタのような優良企業でさえプラットフォームの数を絞って将来の技術開発に備えようとしている現在、ホンダがF1参戦終了を決定したのはやむを得ない側面があるものの、「レースはホンダのDNA」とあれだけ力説していたのだから、もう



ホンダの独創性に惹かれた人たちを裏切ったかもしれない

少し柔軟に将来の可能性を探ってほしかったと、残念に思う。

もうひとつ、今回の決定で残念で仕方なかったのが参戦終了を決めたタイミングだ。オートスポーツの読者のみなさんならご存じのとおり、レッドブル・ホンダはいままさに上り調子にあって、来年または再来年にでもタイトルを勝ち獲ってもおかしくない。その頂点に向けてともに挑戦している同志（＝チーム）に向かって、「悪いけど、自分たちは来年やめるから。あとはヨロシク！」となぜ言えるのか？ せめてあと3年、活動を継続してから参戦を終了するのであれば、もっと多くの理解を得られただろう。なにしろ、カーボンニュートラルを達成するのは30年後のことなのだ。その目標に向けて、追加であと2年参戦を継続する影響の度合いがどれほどのものなのか、私には理解できない。

期待を裏切ったという意味では、これまでホンダF1を応援してきたファンの期待も裏切ったと言えるのではないか。そうしたファンがどれくらいの数に上るのかは分からないが、今回の発表に失望し、「もう二度とホンダ車は買わない！」と決めた〝元ホンダ・ファン〟がいたとしても不思議ではない。その意味でも今回の発表でホンダはブランドの価値を損なったと言える。

いずれにしても、あとたった2、3年続けさえすれば、もっと多くの理解と共感を得られたことだろう。それを顧みずに性急な判断を下したことこそ、今回のF1参戦終了でもっとも悔やまれる点だと思う。

緊急特集

ホンダF1参戦終了につき。



「ホンダとカーボンニュートラル」のいまとこれから



What is CARBON NEUTRAL?

記者会見で強調していた「カーボンニュートラルの実現」
そもそも「カーボンニュートラル」とは何なのか。その定義と現況を整理したうえで
「ホンダが指向するカーボンニュートラル」を読み解いていく

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：AUDI／Volkswagen／INDYCAR

ホンダの八郷隆弘代表取締役社長は2021年限りでF1参戦を終了するにあたり、次のように理由を説明した。

「将来、カーボンニュートラルを実現するために、今回大きく舵を切り、この新たなパワーユニットとエネルギーの研究開発に経営資源を集中していきます。その一環として、今回F1で培ったエネルギーマネジメント技術や燃料技術、そして人材を先進パワーユニットとエネルギーの研究開発に振り向けることにしました」

「これからは、パワーユニットとエネルギーのカーボンフリー化『カーボンニュートラル実現』という新しいフィールドでの革新に注ぎます」

「本日の発表は『カーボンニュートラル実現』という新たな挑戦に向けた決意表明でもあります」

「ホンダは、ステークホルダーの皆さまとともに、カーボンニュートラル社会の実現を目指し、ホンダの総力を挙げてチャレンジをしていきます」

質疑応答での回答も含めて、八郷社長の口をついて出たのは「カーボンニュートラル」という言葉ばかりだった。カーボンニュートラルの実現に向けて会社の舵を大きく切ることは分かった。そのためにF1参戦を終了することも分かった。だが、カーボンニュートラルの意味を理解しないことには腑に落ちない。ホンダのDNAであるはずのF1をやめなければならないほど、追い詰められた状況にあるのだろうか。

カーボンニュートラルを日本語に直訳すれば「炭素中立」になる。これでは、実態を説明するには不充分だ。ここでいうカーボンは炭や煤（すす）のことではなく、二酸化炭素を表す。二酸化炭素の英語をカタカナで表記するとカーボン・ダイオキサイドになる。このうちダイオキサイドが省略されて、単にカーボンと呼んでいるのだ。そのカーボンを発生過多にではなくニュートラル（中立）にするのがカーボンニュートラルだ。

ガソリンであれディーゼルであれ、エンジンを搭載したクルマが走ると、化石燃料の燃焼に伴って、二酸化炭素（CO^2）が生成され、大気に放出される。この局面だけ見れば、二酸化炭素を排出する一方なので、カーボン発生過多な状態だ。大気中の二酸化炭素濃度の上昇は、地球温暖化の主な原因とされている。地球温暖化が進行すると、異常気象が頻発すると考えられている。近年、日本でも「100年に一度」と表現されるような異常気象が頻繁に観測され、災害を引き起こしているが、遠因となっているのは地球温暖化で、その温暖化を引き起こしているのはカーボン発生過多な状況だ。そう考えると、対応は急務である。

2015年12月にパリで開催された国連気候変動枠組条約締約国会議（COP21）で「パリ協定」が採択され、2016年に発効した。1997年に採択された京都議定書にかわる、2020年以降の温室効果ガス（二酸化炭素）削減のための新たな国際枠組みが設定され、世界共通の長期目標として

INDYCAR

世界の平均気温上昇を2℃未満に抑えると同時に、1・5℃未満を目指すことが定められた。

これを受け、日本国政府は長期的なゴールとして、2050年までに、世界で供給する日本車について、世界最高水準の環境性能を実現する旨の目標を定めた。具体的には、二酸化炭素の排出量を2010年比で8割程度削減するというものだ。さらに、世界全体で行なわれる努力と連動し、Well-to-Wheelゼロエミッションへの挑戦に貢献するとしている。

ほかの自動車メーカーと同様、ホンダにとっても環境への取り組みは最重要テーマのひとつで、2011年にはすでに「地球環境に与える負荷をゼロにする」ことを目指すと宣言している。2017年には中長期ビジョンの「2030年ビジョン」を定め、実現すべきおもな3つの価値のひとつに「カーボンフリー技術」を定めている。

次から次にカーボンなんちゃらが出てきてややこしいが、カーボンフリーはカーボンニュートラルと同義と考えていい。何らかの活動（たとえば、エンジンを積んだクルマを走らせること）を行なった際に二酸化炭素を発生させたら、発生した量を何らかの方法で相殺し、二酸化炭素の排出を実質的にゼロにすることを指す。たとえば、海で育つ藻を原料にしたバイオ燃料でエンジンを動かせば、藻の生成過程で二酸化炭素を吸収しているので、それを燃

インディカーは E85燃料を使用

二酸化炭素が“±0”になるということなら、「バイオエタノール」がイメージしやすいかもしれない。植物が大気中の二酸化炭素を取り入れて光合成し、その植物の糖分やでんぷんなどを発酵させてエタノールを作るからだ。バイオエタノールの開発で進んでいるのがアメリカやブラジル（食物を燃料の原料とすることについての議論はある）。米インディカーシリーズでは現在、85%のエタノールと15%のガソリンを混ぜ合わせた「E85」という燃料を使用。E85はアメリカの街中のガソリンスタンドで普通に販売されている（E85対応エンジンであることが必要）。

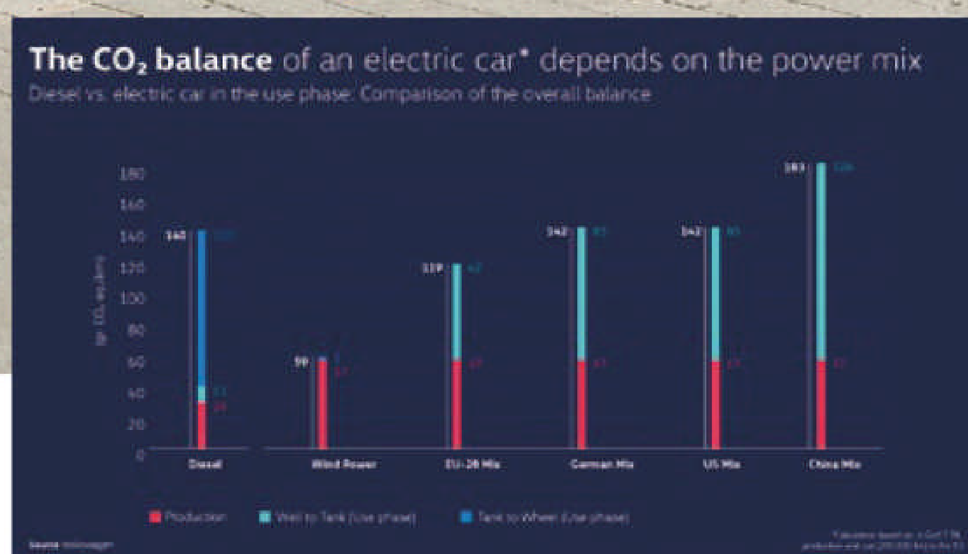
INDYCAR



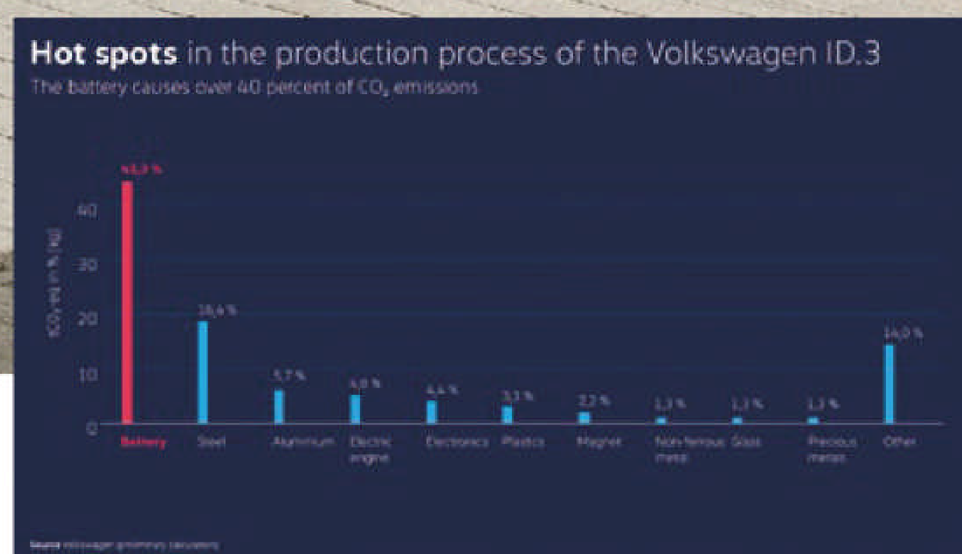


Volkswagen

ディーゼルとEVでCO_2総排出量は同じ?
VWの衝撃の計算



Volkswagen



Volkswagen



Volkswagen

電動化でもっとも進んでいる自動車メーカーのひとつがフォルクスワーゲングループだろう。そのVWがEVの"People's Car"と呼ぶ「ID.3」の納車が現地9月11日から本国で始まった。ただ、VWは波紋を呼ぶデータも公開している。それが、ディーゼル車と電気自動車の、製造から廃車前までに走った場合の二酸化炭素総排出量を比較したデータだ。ガソリンエンジン車やディーゼルエンジン車と電気自動車の二酸化炭素排出量を比較するのであれば、走行時だけの排出量を比較したのでは意味がない。VWはそれを公開しているのだ。それによると、製造過程（左のグラフの赤帯）では、電気自動車（e-Golf）はディーゼル車（第７世代ゴルフ）の約２倍の二酸化炭素を排出。エネルギー製造過程（同水色の帯。ガソリン車はガソリン、ディーゼル車は経由、EVは電気）では、EU内で20万km走った場合、電気自動車の場合の二酸化炭素排出量はドイツや米国の発電方法（平均）だとディーゼル車とほぼ同じとなっている。風力発電の場合やEUのそれの場合は、ディーゼルより下となる。逆に、（現時点ではエネルギー変換効率が低い、あるいは再生可能エネルギーの割合が低いと思われる）中国では、電気自動車のほうがより多くの二酸化炭素を排出するという計算だ。また、ID.3の製造過程においてもっとも多くの二酸化炭素を排出するセクションはバッテリーというデータも公開されている（右のグラフ）。(as)

焼させた際に発生する二酸化炭素は相殺されることになる。

ホンダはカーボンフリー／カーボンニュートラル化を図るため、2030年を目処に4輪車販売の3分の2を、電動化技術を搭載した機種に置き換える目標を掲げている。電動化技術を搭載した機種とは、電気自動車（EV）であり、ハイブリッド車（HEV）であり、プラグインハイブリッド車（PHEV）であり、燃料電池車（FCV）だ。ホンダは「適切な製品（パワーユニット）を適切なエネルギーキャリア（燃料の種類）で適切な場所・用途に利用できるようにすることで、自由な移動の喜びを取り戻していく」と説明している。

EU（欧州連合）がCO_2排出量規制でEVを優遇していることもあり、欧州メーカーはEVの開発に軸足を置いているのが現状だ（今後、HEVにシフトしそうだが）。国内メーカーに目を向けると、トヨタはHEV（全方位で開発しているが）、日産はEV、マツダは内燃機関の効率を向上させ、足りない分を電動化で補うスタンス。ホンダは全方位戦略に見える。

水素社会の実現に向けて動いている地域もあるし、アルコール燃料へ誘導している国もある。また、EVを普及させる政策をとっている国もある。各国各地域の状況により、最適なエネルギーキャリアは異なる。そのエネルギーキャリアに合わせた電動化車両を隙間なく用意することで、カーボンフリー／カーボンニュートラル化を実現していく。そのためには開発力が必要で、F1のパワーユニット開発に携わっている人材の力が必要だという論法だ。

カーボンフリー／カーボンニュートラル化を実現するには、どのエネルギーキャリアを使うにしても、「再生可能」であることが前提だ。そうでなければ、ニュートラルにならない。たとえばEVは走行中に二酸化炭素を排出しないが、エネルギー源である電気を発電する際に石炭や石油を使った場合は、発電時に二酸化炭素を排出する。FCVのエネルギーキャリアである水素は水を電気分解して取り出すのが一般的だが、そのときに使う電気についても同様だ。

カーボンフリー／カーボンニュートラルについて議論する場合は、走行中に排出する二酸化炭素について語るだけでは不充分で、Well-to-Wheel（油田からタイヤまで）で議論する必要がある。電気も水素も風力や太陽光、水力などの再生可能電力で調達するのが前提で、そうでなければカーボンニュートラルにはならない。HEVやPHEVに使う燃料は、バイオ燃料や合成燃料を使うのが前提だ。

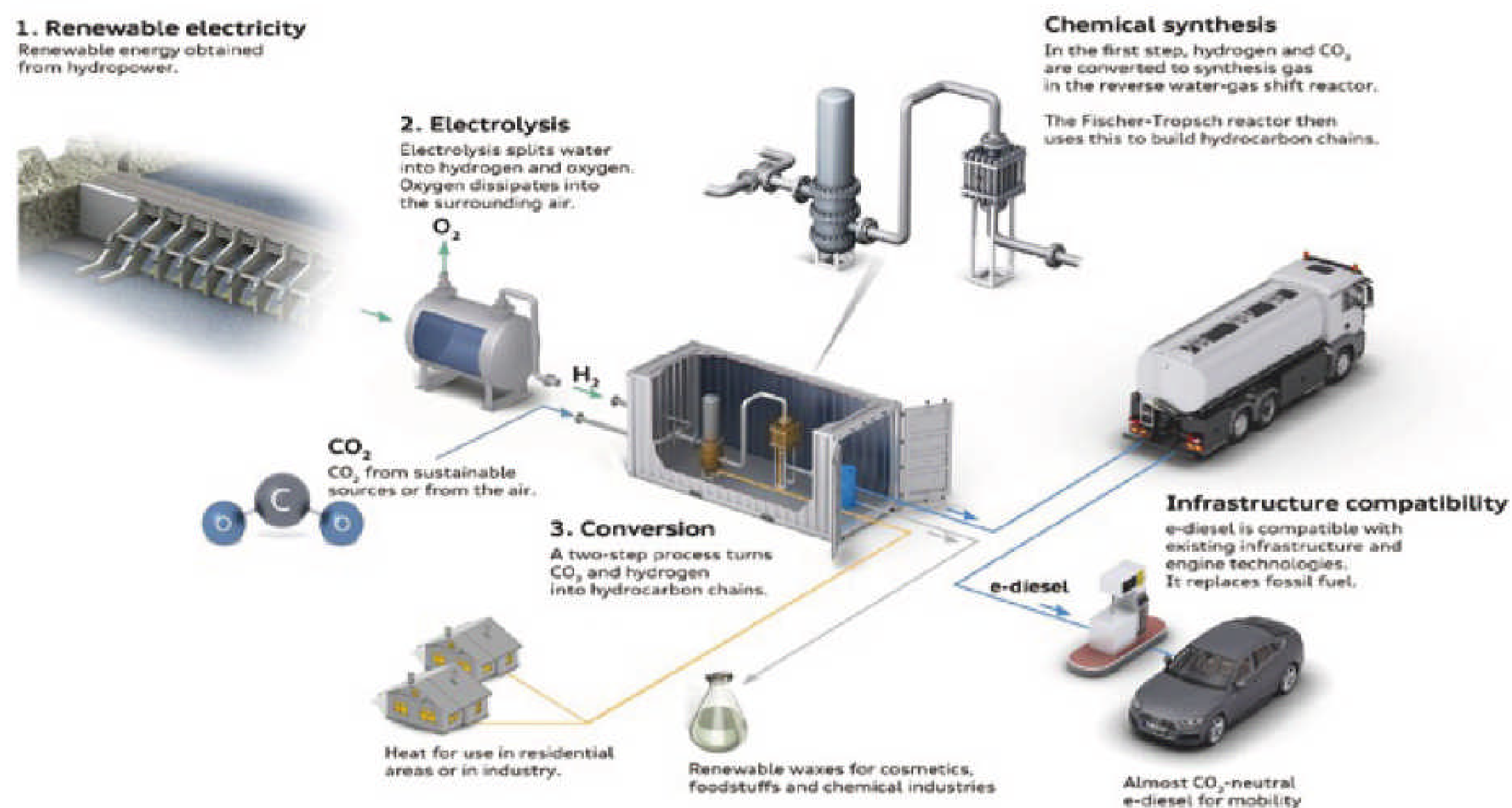
バイオ燃料はトウモロコシやサトウキビなどの穀物や木質、藻類などを原料につくる燃料である。合成燃料はe-fuel（イーフューエル）とも呼ばれ、最近注目を集めている燃料だ。再生可能エネルギーで水を電気分解し、水素（H_2）を作るところまではFCV向け燃料と同じ。その水素に二酸化炭素（CO_2）を合成して炭化水素鎖にし、ガソリンやディーゼル燃料に混合して使う。水の電気分解も水素と二

Audi



アウディのe-gasolineではCO_2を最大80%削減？





Audi

「合成燃料」の分野ではアウディが先行しているようだ。ドイツ国内の企業と共同開発を進めているAUDI e-gasoline（上の写真）は、バイオマスから二段階のプロセスを経て製造されている。最初のステップでは、ガス状のイソブテン（C_4H_8）を製造。第２ステップでは、水素を加えることでイソブテンをイソオクタン（C_8H_{18}）に変換。燃料には硫黄とベンゼンが含まれていないため、燃焼時の汚染物質がとくに少ないことも特徴だという。（左のイラスト）2017年11月に発表されたAUDIのe-dieselプラント（のイメージ図）。まず、再生可能エネルギー（イラストでは水力発電の電気）を使って水を水素と酸素に電気分解。次に二段階のプロセスを経て、水素と二酸化炭素を反応させ、炭化水素鎖に変換するというものだ。どちらも既存のインフラとの互換性を持たせている。（as）

酸化炭素の合成も再生可能エネルギーを利用するので、カーボンニュートラルというわけだ。

ドイツのアウディは２０１３年からｅ・ｇａｓプラントを稼動させている。ｅ・ｆｕｅｌの一種で、再生可能エネルギーで水素を製造。これを、バイオマスプラントから発生する二酸化炭素と反応させてメタン（CH_4）を合成する。天然ガスの主成分だ。それを圧縮したのがＣＮＧ（圧縮天然ガス）である。アウディのｅ・ｇａｓプラントでは、年間１５００台の小型ＣＮＧ車が走行できるメタンを製造している。

“マルチパスウエイ”化を推進すべく エネルギー製造技術開発にも注力

アウディはｅ・ｆｕｅｌの研究開発〜製造に熱心で、ｅ・ｄｉｅｓｅｌやｅ・ｇａｓｏｌｉｎｅの製造にも取り組んでいる。冒頭で記したように、記者会見では「エネルギーのカーボンフリー化」に取り組むという発言があり、「エネルギー技術の研究領域も大幅に強化する」との発言もあった。言い換えれば、ｅ・ｆｕｅｌの開発を強化するということだ。そのうちアウディが行なっているようなプロジェクトが発表されることになるだろう。

ホンダは、再生可能エネルギーを電力の直接利用だけでなく、水素やｅ・ｆｕｅｌのような燃料に変換して利用することで最大限活用するコンセプトを「マルチパスウェイ」（複数の経路）と名付けており、このマルチパスウェイでカーボンフリー社会の構築を目指すと発表している。

『ホンダ・サステナビリティリポート２０２０』のなかでホンダは、「化石燃料をおもに利用するホンダ製品は環境負荷が大きく、再生可能エネルギーやその他の低環境負荷エネルギーといった、多様なエネルギーへの対応を進めていかない限り、ビジネスを存続することが難しくなると懸念しています」と述べている。ホンダの言うカーボンフリー／カーボンニュートラルとはすなわち、自らが関与する再生可能エネルギーの使用も含めた意欲的な電動化戦略だ。それを加速するために、Ｆ１参戦活動に投じていたリソースの再配分が必要と判断したのである。

まだ、間に合う。

緊急特集 ホンダF1参戦終了につき。



Red Bull Junior Team Driver
Yuki Tsunoda

後ろ盾を失いつつある“F1ドライバー候補”の未来

ホンダとレッドブルのサポートを受け
F1への昇格を目指してきた角田裕毅
ホンダがF1からの撤退を発表したことで
頂点は遠のいたように思えるが
目の前にある扉はまだ閉ざされていない

Text：ロベルト・キンケロ（Roberto Chinchero）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）　Photo：XPB／Red Bull

角田裕毅

2020 FIA FORMULA 2 CHAMPIONSHIP
Last 2 Rounds in Bahrain
Rd.11 SAKHIR　November 27-29
Rd.12 SAKHIR　December 4-6

リスクは常に存在するものだ。ただし、各ドライバー育成プログラムに所属する若手たちは、それが当たり前のことであると承知している。F1を目指すプログラムのような大規模プロジェクトに組み込まれるという幸運に恵まれたドライバーは、それにより大きなアドバンテージを手に入れた瞬間から、良くも悪くも、自分の命運は所属する組織の動向に左右されることになったことを認識する。

角田裕毅の場合、F1へのステップアップにいきなり黄色信号が点灯してしまったという状況だろう。ホンダのF1撤退は、当然のことながら若手ドライバーに対するサポート活動にも影響する。そして、ホンダにとって若手育成プログラムの最初の成果となるはずだった角田は、非常に厳しい状況に追い込まれてしまった。

角田の成績は、2020年にFIA F2にデビューしたドライバーのなかではトップで、バーレーンでの2ラウンド、4レースを残す現段階ではドライバーズランキングで3位につけている。素晴らしいF2ルーキーシーズンを送っている角田自身には当然、落ち度はまったくない。

もちろん、ホンダの撤退は角田の将来設計をかなり難しいものにするだろう。しかし、彼が夢を諦める必要などいっさいない。これまで築き上げてきた成績から、角田が21年にアルファタウリのドライバーを務めるに値すると評価しているのはホンダだけではない。

レッドブル・ジュニアチームを率いる絶対的なボス、ヘルムート・マルコ博士も、角田をF1ドライバーとするにふさわしい若手だと認めていた。ホンダの“秘蔵っ子”としてレッドブル傘下ドライバーの一員となった後、角田は見事なパフォーマンスを発揮。マルコを納得させることができ、彼のキャリアを支えるのはホンダだけではなくなっていた。今シーズンのF2でルノーのクリスチャン・ルンガーやフェラーリのロバート・シュワルツマンなど、期待のルーキーを上回る活躍を見せるほどの成長を遂げた角田は、いまやチャンピオンシップの主役のひとりに位置づけられている。


XPB

2019年からレッドブルカラーのマシンを走らせている角田。F2でのルーキーイヤーながら、ポールポジションとレース1優勝を果たしており、残り2ラウンドを残してランキング3位につけている。



これまでスーパーライセンス（SL）を取得するにはランキング４位以上が最低条件と思われていたが、コロナ禍を受けて条件が緩和され、SLポイントが40未満でも発給される可能性が生まれたことで、ランキング５位がボーダーラインとなりそう。しかし、F2のポイントシステムではランキングが変動しやすいため、角田にとってはまったく気の抜けない状況が続く。

いま、角田の命運を握っているのはマルコだ。角田は自身をホンダのサポートを受けるドライバーではなく、100%レッドブル・ジュニアチームに所属するドライバーだと考え、そのように振る舞うべきだ。そう簡単に気持ちを切り替えられるものではないかもしれない。しかし、これまでに歩んできたキャリアを考えれば、不可能なことではない。

この先の数カ月は、レッドブルとアルファタウリにとって、とても重要な時期になるだろう。22年以降、両チームをサポートするパワーユニットマニュファクチャラーとの契約を取り付けなければならないからだ。これまで他のページでも触れてきたとおり、彼らの新たな契約は通常のカスタマーチームとして、つまり有償での供給契約になる可能性が高い。

こうなると、角田にとっては避けたいシナリオがひとつ浮上してくる。それは、アルファタウリがニキータ・マゼピンのような多額の資金をチームに持ち込めるドライバーを探さなければいけない状況に陥ることだ。しかし、いまのところそれが現実になる可能性は低いと言える。

つまり、マルコはドライバー選択について資金的な援助を考慮する必要がないということで、10月2日の発表まで角田の前で開いていた扉は閉ざされたわけではなく、21年にアルファタウリのドライバーとしてF1にデビューする可能性は依然としてあるのだ。

20年シーズンも残されているのはバーレーンでの4レースのみ。そこでは、これまでコース上で披露してきたパフォーマンスが必要なる。これこそ、数え切れないほど多くのドライバーが長年、夢に見ていたポジションを与えてくれる人物に対してできる、最高の自己アピールなのだから。

2020年 FIA F2 ドライバーズランキング

Pos.	No.	Driver ／ Team	Pts.
1	20	M.シューマッハー ／ プレマ	191
2	4	C.アイロット ／ ユニ・ヴィルトゥオーシ	169
3	7	角田裕毅 ／ カーリン	147
4	6	C.ルンガー ／ ART	145
5	21	R.シュワルツマン ／ プレマ	140
6	24	N.マゼピン ／ ハイテック	140
7	11	L.デレトラ ／ チャロウズ	122
8	3	周冠宇 ／ ユニ・ヴィルトゥオーシ	119.5
9	25	L.ギオット ／ ハイテック	104
10	2	D.ティクトゥム ／ DAMS	80.5

（Top10／第10戦ソチ終了時点）

FIA F2 各レースポイント配分

RACE 1

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Pts.	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

RACE 2

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8
Pts.	15	12	10	8	6	4	2	1

［総括］ホンダ第四期F1活動

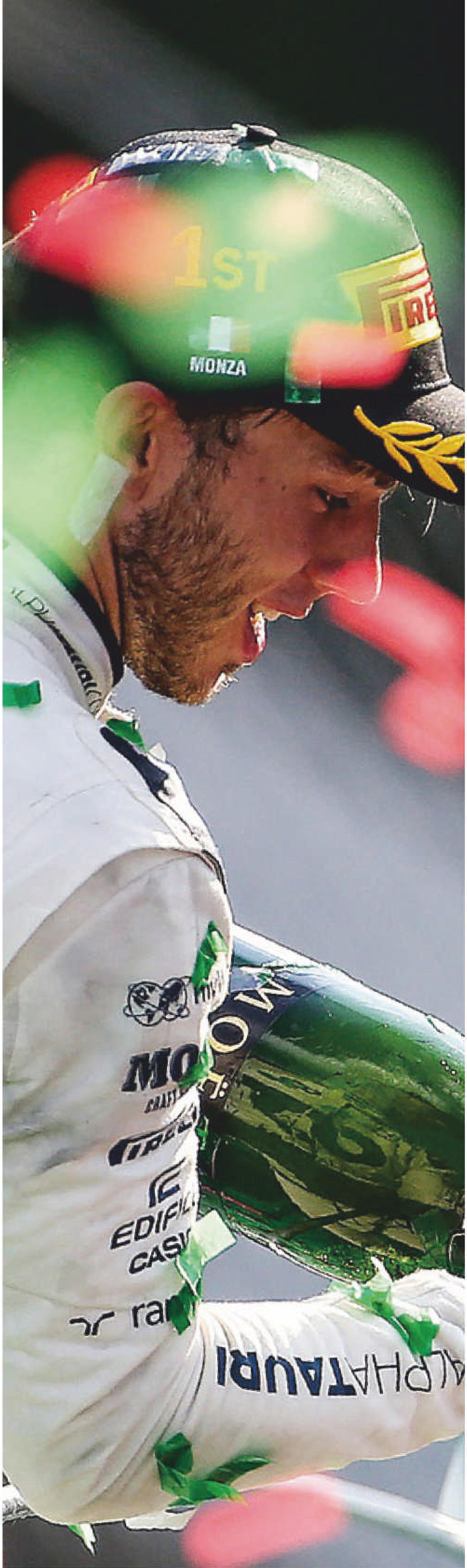
Text：今宮雅子
(Masako Imamiya／IRIS)
Photo：Honda／XPB

ホンダって、F1好きじゃないんだね。

会見の言外に含まれていた「〝事実と真逆〟の悲しいニュアンス」



XPB



XPB



〝参戦終了〟の一報に驚きつつ、やるせない既視感を抱いたファンは数多い。モータースポーツは自分たちのDNAだとキャッチコピーのように繰り返してきたホンダは、F1界から見れば「参戦と撤退を頻繁に繰り返す気まぐれな自動車メーカー」の代表格だ。

1時間近く続いた八郷隆弘社長の会見は、残念ながら「技術者たちの努力が結実し始めたいま、何故?」という疑問に対して説得力を持ち合わせてはいなかった。

環境問題はホンダが第四期F1活動を決心するずっと以前から世界が抱えた課題であり、だからこそ、自動車メーカーはF1と市販車開発が共有できるベクトルを定め、さらにアグレッシブに市販車では実現していない熱回生をも取り入れて14年以降のパワーユニット規則を決定した。無数に繰り返された会議には参戦していない自動車メーカーも招待され、ホンダも何度か参加していた。そのうえで、パワーユニットに参戦意義を見出し、13年5月にF1への復帰を発表したのだ。

F1現場だけを見れば、パワーユニットの導入は痛みをともなうものでもあった。少ない燃料で同じ距離を走行するため、当初、車体側は抵抗となるダウンフォースを削られ、燃費優先の走行はドライバーに不評で、ターボエンジンの音はファンをがっかりさせた。「シンプルなNAエンジンに戻したい」という意見さえあった。しかし環境問題が世界的な関心事である今日、NAへの回帰がすべてのスポンサーに撤退を促すリスクであることは、バーニー・エクレストンも理解していたはずだ。

パワーユニット規則は、モータースポーツの楽しさと社会的責任を両立させるため、エンジン技術者たちが知恵を結集して完成したものだ。高いハードルを掲げ、初年度から競技が成立するレベルまで新技術を仕上げたメーカーも車体チームも、歴史上類がないほど〝走る実験室〟に貢献した。14年以降の進化も目覚ましく、F1パワーユニットの熱効率は今では50%を超えている。世界最高のレースエンジンだ――ホンダの文系社員や株主は、知っているのだろうか。八郷社長の会見に欠けていたのは、こうした要素だ。「自由な移動の喜び」「持続可能な豊かな社会」「カーボンニュートラル」を曖昧な撤退理由のなかに混ぜてしまうと、それは言外に「F1はCO_2で空気を汚し、持続不可能で、楽しくもない」というニュアンスを生んでしまった。事実は真逆だ。現時点でホンダの市販車にも他社の市販車にも、F1以上の熱効率を実現している技術はない。市販はせず、多くのエンジニアが付き添って走らせるパワーユニットだからこそ、最先端の技術を採用して実走で性能を競う――即座に答えが出る〝実験〟が可能なのだ。将来的な目標がカーボンニュートラルであることも、そこに到達する過程においてCO_2の排出を極限まで抑える技術が必須であることも、F1は充分に認識している。

参戦と撤退を繰り返すホンダの欠点は、この、F1に対する認識とリスペクトの欠如にある。世界経済の先行き不安やコロナ禍による影響は、他のメーカーにも共通する。ホンダ撤退の真の理由がコロナ以前の営業成績の悪化だとしても、ルノー(/日産)はもっと厳しい状況にある。それでも彼らがF1を継続するのは、今日のF1技術を目の当たりにすると、そこから離れるデメリット、遅れる不安のほうが大きいからだ。とりわけバッテリー技術に関しては。

八郷社長も、そんなF1の技術的・情緒的〝魅力〟は充分に認識しているはずだ。しかし第三期、第四期ホンダF1の最大の問題は、全社的に、とくに青山本社でF1活動へのコンセンサスが取れておらず、結果、技術にもネガティブな影響を与えた点だ。

F1参戦には巨大な人的・経済的リソースが費やされる。しかしレースであるかぎり、勝つのは1台。自動車メーカー=レースを本業としない大企業で参戦/撤退の無駄を回避するには、勝敗以外にも〝継続的なF1参戦の意義〟をすべての分野で共有することが必須だ。F1を〝走る実験室〟とするのがホンダの伝統なら、いまこそ、自分たちがどんな技術に挑戦しているのか、社内外の大多数が理解できるよう、啓蒙的な活動にも本社は本腰を入れて然るべきだった。マーケティングを含め、全社的に緻密なプロジェクトを打ち立ててこそ参戦が許されるのが今日のF1で、技術だけに資金を費やす贅沢が許される規模でも時代でもないのだ。

第二期の活動休止は今日と比べれば企業としてまだ小さかったホンダの、キャッシュフロー不足によるもので、川本信彦社長にとっても〝休止〟が苦渋の決断であることは誰もが理解した。その後、北米市場の拡大と業績回復に成功したホンダでは川本社長が車体を含めたフルワークス参戦の第三期を宣言した。しかしハーベイ・ポスルスウェイトを中心にホンダの車体技術者とダラーラが研究開発を進めていた最中、川本の後を継いだ吉野浩行社長はBARとの交渉を進め、最終的には「F1の運営はホンダに必要なノウハウではない。経験の豊富なチームに任せる」と、F1に〝来たばかり〟のクレイグ・ポロック率いるチームに第三期の車体を任せてしまったのである。不振の第三期、理由は定かではないがHRF1となっても英国に主導権を委ねたままのホンダF1では、ロス・ブラウンが「メーカーの力を信じない意固地なグループ」に手を焼いた結果、ホンダからの潤沢な資金を利用して、複数の車体開発を並行で進めた。その結果、ホンダ所有のブラックリーの風洞は使わず(使えず)、童夢の風洞を借り、栃木研究所とスーパーアグリのエンジニアが協力して開発した車体が最高の性能を証明した。08年12月、福井威夫社長が突然の〝撤退〟を発表したあと、栃木研究所の車体技術者が

必死で仕上げ、イギリスに送り出したのが09年にチャンピオンとなったブラウンBGP001の主要部分である。

何百億円もの大きなプロジェクトを全社的に共有していればこんな迷走はあり得ない。第四期に関しても、パワーユニット規則が自動車メーカーにとって非常に有意義なかたちで精巧に賢明に作成されたものであることを認識した技術者たちが参戦を訴えた。しかしただひとり、彼らに耳を傾けた執行役員・新井康久は、伊東孝紳社長を説得することに成功したものの、具体的な技術に関しては認識不足で、マクラーレンの誤った要求をそのまま受け入れ、若い技術者たちに不可能を背負わせてしまった。本社が行なったのは〝マクラーレン・ホンダ〟という過去の栄光を主張することで、そのあいだ、栃木の技術者たちはサイズ・ゼロに悩み、ダイナモ上でも300㎞を走破できないでいたのである。

そもそも、参戦の決断が遅すぎた。メルセデスが車体側のチームとともに、白紙の状態からパワーユニットの開発に着手したのは2010年終盤のことだ。単純に1年遅れて参戦するにしても、ホンダは2012年中には決意を固めていなくてはならなかった。

プロジェクト開始の遅れと、不可能なサイズ・ゼロ。本来なら性能向上のために活かすべきリソースを、ホンダは〝マイナスをゼロにする〟ところから始めなくてはならなかった。マクラーレンにも問題はあったが、走ることすらできないグランプリが繰り返されたのだから、レースを本業とする彼らがチームの存続に危機を感じたのも当然だ。それでも、16年に長谷川祐介が総責任者の職に就いて以来、マクラーレンとホンダの関係は改善した。「日本とヨーロッパの文化の違いというより、F1自体が特殊な文化を持つ世界。長谷川さんのおかげでF1と自動車メーカーのあいだで文化の〝翻訳〟が可能になった」とマクラーレンは歓迎した。長谷川は、トラブルにも嫌な顔ひとつ見せず対応するマクラーレンにプロ意識を見た。フェルナンド・アロンソは「ホンダと僕らはパドックでもっとも若いグループだ。一緒に勝つことが叶えば、僕じゃなくてストフェル（バンドーン）が実現しても、僕らにとっては本物の偉業の達成になる。ゼロから、一緒に努力してきたんだから」と言った。しかしホンダの技術は後れを取り戻してはいなかった。17年にも信頼性不足が露呈し、現場がどんなに頑張ってもマクラーレンとホンダの離別は不可避になった。

「F1チームとして、これ以上耐える体力はない。いつか再びホンダと組みたい。でも、いまはいったん別れる以外チームに道はない」

ホンダが組織変更を行ない、田辺豊治がテクニカルディレクターとしてF1プロジェクトに呼び戻されたのは18年。フランツ・トストはラルフ・シューマッハーがF3000を戦った時代にマネージャーとして帯同し、御殿場に住んだ経験もある。加えて、過去にトロロッソの共同オーナーを務めたゲルハルト・ベルガーはF1現場に来るとトストのオフィスを〝我が家〟とする。ベルガーにとって第二期時代を共有した田辺は〝=強いホンダ〟。生涯の友であり、全幅の信頼を寄せる技術者だ。シーズン序盤こそトロロッソ・ホンダはトラブルを経験したものの、やっと、ホンダが開発に力を注げる状態にまで挽回したタイミングだった。そこで共同作業を強化すべく、レース経験の豊富な田辺が注力したのは、メーカーとF1現場のラグを埋めることだった。そして19年にはレッドブルとも組み、パワーユニット時代5年目にして初の勝利を飾った。変則スケジュールの今シーズン、モンツァでピエール・ガスリーとともに実現した勝利は、苦難を乗り越えた者に〝天使が寄り添う〟美しい物語——世界のF1ファンの琴線を震わせた。

ここで、参戦終了である。その理由が公になることは永遠にないだろう。少なくとも、F1界とFIAは08年末の裏切りにもかかわらず第四期ホンダを歓迎し、復帰当初にはホンダが受けるペナルティを軽減するためルールも変更した。モンツァのガスリーの勝利には全チームが祝福を贈った。もちろん、今日のF1技術は2030年、2050年に向けたホンダの壮大な展望に貢献こそすれ、対峙するものではない。

短期的な利益しか見えない株主が、「F1を止めてコロナ禍による損失を補填しろ」と迫ったのかもしれない。悲しいかな、ウェルカムプラザにF1ドライバーを迎えてイベントが行なわれていても、入場できないファンが青山1丁目の歩道に溢れていても、終業時刻になるとわき目も振らず退社していく社員が目立つのが本社の現実でもある。

「ホンダって、F1好きじゃないんだね」——心傷ついたファンが呟いた。気づかない本社側の彼らに、レースのDNAなんてない。

現行F1用PUは技術者たちの知恵を結集した
世界最高のレースエンジン。それは究極の“走る実験室”
“DNA”の放棄に、きっと本田宗一郎さんも泣いている


HONDA
GOODYEAR
GOODYEAR

東京から一番遠いまちが示した“日本でもやれる”可能性

できた前例 つながる道

２０２０年９月20日、島根県江津市で『Ａ１市街地グランプリ』が開催
レンタルカートを用いたこのイベントは小規模であったものの
日本国内では初めての市街地レースとして歴史に名を刻んだ
だが、地方で行なわれた小さな“日本初”のレースは
国内モータースポーツ界にとって大きなブレイクスルーになった

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：XPB／Ａ１市街地レースクラブ／Google Earth

昨年10月、全国的には無名な島根県の地方都市、江津市で市街地レース計画が突然発表され、コロナ禍をものともせず今年9月20日、イベントは成功裏に完結した。国内レース界にとって夢のひとつだった公道レースがここへきて実現したのは、いったいなぜだったのか。

じつはこの市街地レースプロジェクトには、7年という歳月が費やされていた。もともと江津市は人口流出により将来的に消滅する可能性がある「消滅可能性自治体」として問題を抱えていた。これを受けて地元活性化のために立ち上げられた活動のひとつが、市街地レースプロジェクトだった。発案したのは、江津を地元とする森下建設株式会社の森下幸生代表と、経営コンサルタントとして懇意にしていたストラテジクスマネジメント株式会社の上口剛秀代表である。

「地元全体を活性化するためには、活動のテーマが難しければ難しいほどいいと考えました」と上口氏は開催を目指したきっかけを語る。プロジェクトが立ち上がると、実行委員会の委員長には地元の今井産業株式会社の今井久師代表が就き、事務局を森下氏が担当、そして上口氏がノバ・エンジニアリング株式会社の森脇基恭代表の著書を読



Google Earth


A1市街地レースクラブ

み、感銘を受けたところでもあったので、森脇氏をアドバイザーに迎え入れた。それが7年前のことである。

じつは"前のめり"だったJAF

市街地レースを開催するためにはまず地元住民の合意が必要だ。街中でレースをやると言われた江津市民からの反対意見も当初は少なくなかったが、実行委員会は根気強く説明を続け、合意は形成されていった。

次の課題が、道路の使用許可だった。一般公道を封鎖してコースを作るには道路を管轄する国や県、市の承認を得たうえで、道を管轄する警察から道路使用許可を受けなければならない。市街地レース最大の難関がここにある。警察は前例のない市街地レースに対し、なかなか道路使用許可申請を受理しようとはしなかった。

「誰も自分で責任を取りたくはないものだから、ノーとは言わないけどイエスとも言わず、あの書類が足りない、この書類が足りないと逃げる」と森脇氏が明かす。「ところが書類が足りないと言われるたびに、根気強くそれを全部作って出していくものだから、話を進めざるを得なくなったんです」。

実行委員会で書類の作成を行なったのが上口氏の部下で経営企画管理室室長の山田麻美氏だった。「彼女がいなければレースは実現しませんでした。スーパーウーマンですよ」と森脇氏はその手腕に舌を巻く。

日本初の市街地レース計画は7年前に浮上した

そして、最終的に警察は「ＪＡＦはどう言っているのか」と言い出した。じつは２０１４年の段階で警察庁が各都道府県警察本部宛に「モータースポーツにおける道路使用許可はＦＩＡおよびＪＡＦの安全基準に適合していることを条件とする」という通達を出しており、江津に関してもこれを盾にとって問いただしてきたのである。

森脇氏は当初、面倒なことになったと感じたという。というのも「これまで日本で市街地レースが実現しなかったのはＪＡＦが非協力的だったからだ」と思われていたからだ。それでも警察を納得させるためにはＪＡＦを避けて通れなくなったので、森脇氏はＪＡＦのモータースポーツ部部長を務める村田浩一氏に接触。すると、事態は思いがけない方向へ動き出した。ＪＡＦは難色を示すどころか、むしろ積極的に身を乗り出してきたのだ。

「接触があったのは19年の1月。最初は正直申し上げて半信半疑でしたが、ＪＡＦとして何か力になれることがあれば、ということで話を聞きました」と発端について村田氏は語る。

「これまでフォーミュラＥやスーパーＧＴなど、さまざまなお話をいただきました。そして、たとえばフォーミュラＥは国際格式なのでＦＩＡ基準を満たす必要があり、マンホールがコンパウンドの柔らかいタイヤで巻き上げられないよう固定するとか、中央分離帯がある場合その縁石を一時的にカットするとか、そういうことが必要だとお伝えしました。それで試算をしたところ、おそらく基準を満たすためには相当なコストがかかると分かり、直前で諦められた。規模が大きければ大きいほど施設の整備に相当な費用がかかるので、難しくなります。でも、今回の江津の場合、すでに合意形成がかなり進んでいて、しかも4輪レースと比較すればコンパクトにできるということで実現性が高い話だと感じました」

村田氏は、これまで日本国内で市街地レースが実現しなかったのはＪＡＦが認めなかったからではなく、計画者側が定められた安全基準を満たすことができず、計画を取り下げた結果なのだと断言する。

XPB


市街地レースの代名詞モナコ。日本の街中でもF1が開催される日が来るか。


A1市街地レースクラブ


A1市街地レースクラブ


A1市街地レースクラブ



A1市街地レースクラブ

本大会では『GoTrackBarriers』という衝撃吸収バリアが使用された。6個1セットとして使用されるバリアの重量は72kgほどだが、その使用個数は1600個を超えた。バリアを設置、撤去するだけでも相当な重労働になった。

沿道の観客が涙を流して喜んでいた

「JAFとして一般道路を用いた4輪レースは、国内モータースポーツにとって相当な意味のあることだと認識しています。サーキットへ行かずとも日常生活のなかで競技会が催され、触れられれば一般市民の方も親近感を持っていただけるのではないかと考えているからです」

カートコースについてJAFが定めている安全基準を満たしているとJAFが認めれば、道路使用許可の要件は満たされ、警察庁の通達が存在する以上道路を管轄する警察も道路使用許可を渋る理由はなくなる。こうしてレースは一気に実現へ向けて動き出した。

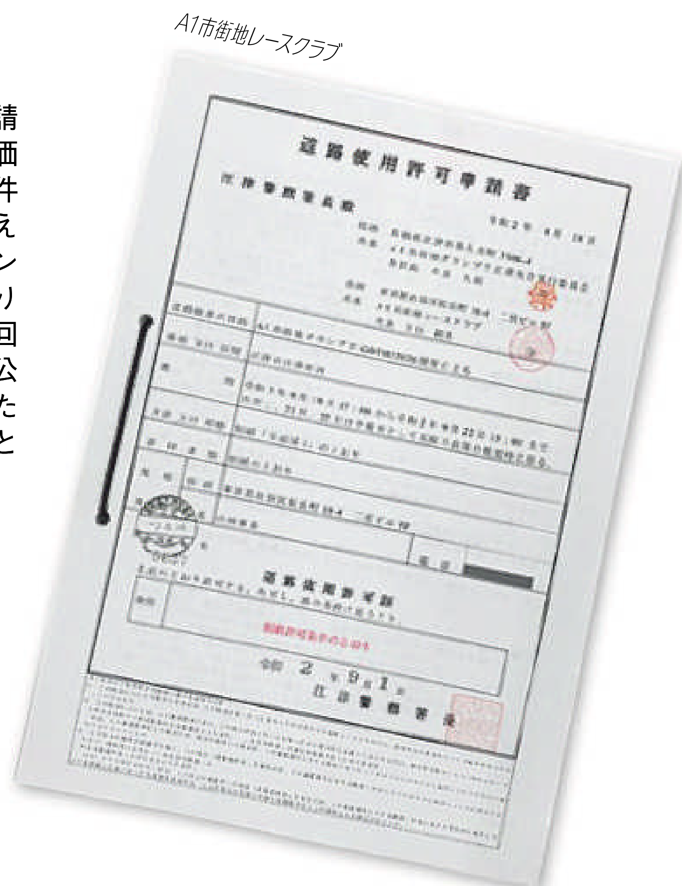
道路使用許可を得られれば一般道路を使った周回コースを作りイベントを開催することが可能になるが、実行委員会はそれにとどまらず、レース全体をJAF公認イベントにするため、わざわざイベント開催権のあるJAF準公認カートクラブ“A1市街地レースクラブ”を設立。コースについてもJAFの査察を受けて公認コースとするため動き出した。

100%成功した“前例”

しかし、手続き上の難関を通り抜けたかに見えた実行委員会の緊張はイベント当日まで続いた。山田氏によると「7年間の努力が水の泡になる可能性が当日の朝までありました。というのもJAFの最終コース査察がイベント開始直前の11時半にあって、そこでO

A1市街地グランプリ タイムスケジュール

9月19日（土）	
18:00〜	コース仮設営、コース安全対策、会場設営
9月20日（日）	
9:00〜11:00	交通規制開始、コース設営
11:00〜11:30	最終チェック、試走、パレード走行
12:00〜13:30	レース（練習走行、予選、決勝、表彰式）
13:30〜15:00	コース撤去
15:00	交通規制解除、会場撤収


道路使用許可申請書

A1市街地レースクラブ

右が道路使用許可申請書。許可は社会的な価値を有し、一定の要件を備えた事由、たとえば道路工事やマラソンなどの場合などに下りる。それだけに、今回レースという名目で公道の使用が許可されたことは非常に大きいと言える。



Kが出なければ競技をすることができなかったのです」というのだ。

道路使用許可は必要最小限の当日9時から15時までの6時間に限られた。このあいだに膨大な数の衝撃吸収バリアを並べて全長783mのコースを設営し、JAFのコース査察を受けて公認書を受け取る必要があったのだ。ここではJAFも最大限の融通を利かせ、あらかじめ図面上で綿密な検証を行なって公認書を準備しておき、設営完了後に照合確認を経て、その場で公認書を正式に発行したのである。

じつは、過去にも道路使用許可を得て一般道路をモータースポーツに使用した例はある。しかし、今回は一般道路を封鎖してJAF公認の周回コースを設営し、一般道路上に定められている通常の交通規則、一時停止や制限速度などを公式に無効としてトライアルではないレースを開催したという点は画期的なブレイクスルーで、間違いなく「日本初の市街地レース」であった。

イベントが無事終わったときの状況を森脇氏はこう語った。

「子どもたちは大騒ぎでしたし、たまたま自分の家の前を通るから眺めていたおばあちゃんは、涙流してよろこんでくれてました。レースが何事もなく終わったときには関係者みんな大興奮で大喜びでしたよ」

しかし、実行委員会の仕事はチェッカーフラッグを振って終わるわけではなかった。山田氏は言う。

「午後3時までにコース撤去を完了しなければならなかったので気が抜けませんでした。でも、ボランティアのみなさんの協力で予想よりも早く撤去が終わりました。できるかできないか分からないままの7年間がそういう形で結実したことが本当にうれしいです」

そして、JAFの村田氏も成功を高く評価した。

「日本初のことを100％成功裏に終えていただき、次の段階につながる前例ができたので、この先カートに限らず4輪レースでも可能性を実証できたと思っています。市街地レースを通して国内モータースポーツの幅が広がっていくことを期待しています」

そしていま、プロジェクトを率いていた上口氏は次の段階へ想いを巡らし始めている。

「日本初ということだけにこだわっていたらこれで終わりです。だからシリーズ化して、たとえば横浜だとか、他の町でもこのレースをやって地方創生に使ってもらう一方、そうやって実績を積んで、その先でF1やフォーミュラEを招致できればと思うんです。また、自動運転車を一般道で実験する場にもできるのではないかと考えています。それを町のみなさんに見てもらえば自動車メーカーにもメリットが生まれます。こうしてさまざまな形で場を広げていきたいんです」

じつは今回のイベントでは、フォーミュラEモナコ戦で路面清掃に用いられた電動道路清掃車を取り扱う会社がテクニカルパートナーとなり、レースの前後に路面清掃を行なったが、その場で商談の引き合いがあったという。日本初の市街地レースは、早くも世界を拡げ始めているのだ。

RACE HIGHLIGHT

ハミルトンの歴史的快挙の裏で光った“ひさびさの表彰台”と“飛び入り8位”

ニュルで魅せた中堅の意地

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT





FP3開始30分前にランス・ストロールが体調不良を理由に不参加を表明すると、レーシングポイントはすぐさまヒュルケンベルグの起用を決めた。朝の時点では、ケルンで友人とコーヒーを飲んでいたというヒュルケンベルグは事前の走行は18分間のQ1のみという状況で決勝を迎えた。20番手グリッドスタートながらオープニングラップで3つ順位を上げ、上位陣の離脱も手伝って8位入賞。貴重な6ポイントを持ち帰り、レーシングポイントのコンストラクターズランキング3位浮上をアシストした。

いまさら言うまでもなく、主役が多いほどレースは面白い。7年ぶりにニュルブルクリンクで開催された第11戦アイフェルGPはまさにそんなレースだった。

深い霧で初日は1周も走れず、2日目1時間のフリー走行だけで予選、そしてレースに。各チーム、ドライバーの臨機応変の対応力、集中力が問われた。そこで輝いたのはやはりメルセデスとルイス・ハミルトンだった。2位マックス・フェルスタッペンを寄せつけず、ミハエル・シューマッハーに並ぶ歴代最多記録の91勝目を獲得した。

だがフェルスタッペンも最終周に最速タイムを叩き出し意地を見せた。そしてルノーのダニエル・リカルドがついに表彰台に上がった。マシンパッケージの着実な進化と、隙のないレース戦略、何よりリカルドの上手さが、4位に終わったレーシングポイントとセルジオ・ペレスとの決定的な差だった。

一方で、レーシングポイントは代役出場のニコ・ヒュルケンベルグが予選最下位から8位入賞を果たした。2カ月ぶりにF1マシンに座らされ、しかも真冬の寒さでタイヤグリップゼロのニュルブルグリンクをフリー走行もなしにいきなりの予選アタック。それでいてペレスから1秒以内につけ、レースはノーミスで入賞してしまうのだから、やっぱりすごいドライバーだ。

レッドブルのアレクサンダー・アルボンは“身内”のダニール・クビアトにぶつけて大きなダメージを負わせたあげくにリタイアと、負のスパイラルから抜け出せない。対するアルファタウリのピエール・ガスリーはフェラーリのシャルル・ルクレールを抜き去って6位入賞を果たし、さらに評価を上げた。コース上の至るところで、人間模様の交錯したレースだった。

Rd.11 アイフェルGP リザルト

●10月11日(日)決勝　●5.143km×60周=308.617km　●天候：曇り　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	60	2(2)
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	60	3(3)
3	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	60	6(6)
4	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	60	9(9)
5	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	60	10(10)
6	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	60	12(12)
7	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	60	4(4)
8	27	N.ヒュルケンベルグ	レーシングポイント／メルセデス	60	20(20)
9	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	60	16(16)
10	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	60	14(14)
11	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	60	11(11)
12	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	60	19(19)
13	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	60	15(15)
14	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	60	18(18)
15	26	D.クビアト	アルファタウリ／ホンダ	60	13(13)
	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	42	8(8)
	23	A.アルボン	レッドブル／ホンダ	23	5(5)
	31	E.オコン	ルノー／ルノー	22	7(7)
	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	18	1(1)
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	12	17(17)

SUGOはGr.1、Gr.2ともタフコンディションに……

Porsche Center Okazaki GT3Rがウエットを制す

Text：autosport web ／ auto sport

スーパー耐久第２戦SUGOは、10月10日（土）決勝のGr.2、11日（日）決勝のGr.1とも、ウエットでの戦いとなった。

Gr.2のST-4クラスでは、ENDLESS 86、林テレンプ SHADE RACING 86、GRGarage水戸インターGR86による白熱のトップ争いを展開。先手を取ったのは水戸インター。60周目に坪井翔がENDLESSの松井孝允をかわし、トップに浮上する。その後も松井と２秒以内でバトルを繰り広げていたが、坪井が逃げ切って、水戸インター（久保凜太郎／細川慎弥／坪井翔）がポール・トゥ・ウィンで第１戦富士24時間に続く２連勝を決めた。ST-5クラスも最後まで目の離せない展開。66周目、周回遅れに詰まったクラストップのTHE BRIDE FIT伊藤裕士を同２番手の谷川達也がかわし、クラストップの座を取り戻していた。だが、83周目に伊藤が仕掛け返して、谷川を攻略。伊藤がトップチェッカーを受け、BRIDE（太田侑弥／伊藤裕士／松尾充晃）がST-5を制した。

Gr.1のST-Xは、第１戦勝者でポールスタートのHIRIX GOOD DAY RACING AMG GT3高木真一と、２番手D'station Vantage GT3藤井誠暢のトップ争いで序盤が進む。22周目あたりには総合３番手も加熱。DENSO LEXUS RC F GT3の小高一斗に対し、MP Racing GT-Rの柴田優作、Porsche Center Okazaki GT3R（永井宏明／上村優太）の上村が迫り、0.8秒以内に３台が詰まる接近戦となっていた。終盤に入ると、最後のピットストップを早めに終えていた上村がハイペースで周回を重ね、首位をキープ。77周目にはHIRIXのショウン・トンが２番手に浮上し、15秒先を行く上村へのチャージを開始するが、上村がこれを寄せつけない。結局、先のリードを保ったまま、上村が先頭でフィニッシュした。

ST-ZクラスはENDLESS AMG GT4（内田優大／山内英輝／高橋翼）が第１戦に続く連勝。クラス２位には、松本武士が10秒差まで追い上げたBRP★SUNRISE-Blvd718GT4MRが入った。ST-TCRクラスは今回唯一のシビック勢となったF・Link Home CIVIC TCR（植松忠雄／井出有治／川端伸太朗）が２番グリッドスタートから初優勝。１台のみのエントリーとなったST-1クラスは、ROOKIE Racing GR SUPRA（蒲生尚弥／豊田大輔／小倉康宏／河野駿佑）が完走。ST-2クラスはDAMD MOTUL ED WRX STI（大澤学／後藤比東至／石坂瑞基）が今季初勝利。ST-3クラスはエアーバスター WINMAX RC 350 TWS（大島和也／冨林勇佑／石井宏尚）がトップチェッカー。総合でもST-1、ST-2を上回る13位に入る好リザルトを残した。

N.Mitsuhashi



1

K.Masuda



2



3

K.Masuda

（上から）Porsche Center Okazaki GT3RはSUGOがS耐への今季初参戦。永井と上村は2019年のブランパンGTアジア（現GTワールドチャレンジ・アジア）に参戦するなど、コンビネーションは抜群。永井は2017年のST-Xクラスシリーズチャンピオン。DENSOとMP Racingの争いは、MP RacingがDENSOの猛攻をしのぎ、３位表彰台を獲得。ST-ZはENDLESSが底力を見せ、難しいコンディションで開幕２連勝を決めた。ケーズフロンティア SYNTIUM KTMのX-Bowが３位。今回のSUGOでのトピックのひとつは、ST-2で今季初優勝を果たしたDAMD MOTUL ED WRX STIだろう。第１戦で圧倒的な強さを見せ、とあるライバルのエントラントに「スピード、信頼性とも適わない」と半分白旗を上げさせていたROOKIE Racing GR YARISに先着。ST-2での８連覇に向けて、視界が開けてきたか。ST-2の２位には新菱オート☆NeoGlobe☆DXLエボⅩが入った。（as）



［オンライン会見全文］

八郷隆弘

本田技研工業株式会社　代表取締役社長

２０２０年10月2日午後5時
画面の向こうで語られた「Ｆ１参戦終了宣言」

聞きたくなかった言葉。

もっとも恐れていたフレーズが全世界に発信された
「2021年をもってF1活動を終了します」
モニター越しの八郷社長によって語られた言葉の数々――
それは永遠に語り継がれるホンダF1〝第四期〟終了宣言だ

Photo : Honda／XPB

ホンダは、この度ＦＩＡフォーミュラ・ワン（Ｆ1）世界選手権へのパワーユニット（ＰＵ）サプライヤーとしての参戦を、２０２１年シーズンをもって終了することを決定いたしました。ホンダは、世界最高峰の四輪レースであるＦ1で自らの持てるエネルギーマネジメント技術をもって勝利することを目指し、２０１５年からチャレンジを開始。今年で6年目のシーズンを迎えています。参戦当初は、性能や信頼性で苦戦し、厳しい戦いが続きましたが、航空機エンジンの技術を生かした性能向上や、量産技術を活用したエンジンの燃焼効率向上など、「オールホンダ体制」の総合力を発揮することで競争力を大幅に高めることができました。

また、Ｆ1を戦う上で重要な要素となるパートナーについても、２０１８年からスクーデリア・トロロッソ（現スクーデリア・アルファタウリ）、加えて２０１９年からは、レッドブル・レーシングと、素晴らしいチームに恵まれました。現アルファタウリのメンバーは、ホンダの可能性を信じて契約をしていただき、その後も全力でホンダをサポートいただきながら、二人三脚でともに進化を続けてきました。先日のイタリアＧＰでのアルファタウリ・ホンダとしてつかんだ初めての勝利は、両社がチャレンジを始めて50戦目の節目でした。これまでの努力が実を結んだ結果であり、ホンダとして言葉にはできないほどの嬉しさでした。

そして、レッドブル・レーシングとはトップチームとして勝てる体制の下、「優勝」という明確な目標を定め、強いパートナーシップを築き上げ、高い



Honda



XPB

参戦終了とともに「カーボンフリー実現」へ向けた決意表明

競争力を発揮することができています。両チームとの強固なパートナーシップと高い競争力を得た結果、昨シーズンは3勝、今シーズンも現時点で2勝を挙げることができています。大きな目標としてきた優勝を実現できたことに対し、レッドブル・レーシングとスクーデリア・アルファタウリの両チームには、あらためて感謝したいと思います。また、参戦決定以来、さまざまなサポートをいただいたFIA、F1の皆さま、関係者の方々のご支援に御礼を申し上げます。そして、何よりも熱いご声援をいただいている多くのファンの皆さまに感謝いたします。本当にありがとうございます。

一方、私どもホンダの事業環境に目を向けますと、自動車業界は100年に一度と言われる大転換期を迎えています。ホンダも　将来の新たなモビリティ、そして、新たな価値創造に向けて注力していくことは以前よりお話しさせていただいています。なかでも、環境への取り組みはモビリティメーカーにとって最重要テーマのひとつとして捉えています。2011年には「自由な移動の喜び」と「豊かで持続可能な社会」の実現をビジョンに掲げ、地球環境に与える負荷をゼロにすることを目指し取り組みを進めてきました。このたび、ホンダはこの取り組みをさらに加速させ、持続可能な社会を実現するために「2050年にカーボンニュートラルの実現」を目指すことを決意しました。そして、そのために2050年までの通過点として、現在掲げている「2030年に四輪車販売の3分の2を電動化する」という目標についても、カーボンフリー技術の投入をさらに加速させていきます。

この実現に向けて、ホンダは将来のPUやエネルギー領域での研究開発を重点的に強化しています。今年4月には、将来の技術に取り組む研究所の体制を一新し、新組織「先進パワーユニット・エネルギー研究所」を設立しました。ホンダがこれまで培ってきたFCV、バッテリーEV、そして、航空機向けターボジェットエンジンなど、さまざまなPU技術を生かし、将来のカーボンニュートラル社会を支える新たなPUの研究開発をスタートしています。また、カーボンニュートラル実現のためには、PUそのものだけでなく、エネルギーを含めたカーボンフリー化が必要です。ホンダではこれまでもさまざまなエネルギー技術の研究を行なってきましたが、この領域も大幅に強化していきます。

将来、カーボンニュートラルを実現するために、今回大きく舵を切り、この新たなPUとエネルギーの研究開発に経営資源を集中していきます。その一環として、今回F1で培ったエネルギーマネジメント技術や燃料技術、そして人材を先進パワーユニットとエネルギーの研究開発に振り向けることにしました。こうして、さらに強化した研究開発体制の下、先進PUとエネルギー技術の創造、そして、将来のカーボンニュートラル実現に集中して取り組んでいきます。

F1では優勝という目標を達成でき、一定の成果を得ることができました。その力をこれからは、PUとエネルギーのカーボンフリー化「カーボンニュートラル実現」という新しいフィールドでの革新に注ぎます。これはF1同様に大変難しいチャレンジであり、社会とともに取り組んでいくべき大きなチャレンジとなります。本日の発表は「カーボンニュートラル実現」という新たな挑戦に向けた決意表明でもあります。ホンダは、ステークホルダーの皆さまとともに、カーボンニュートラル社会の実現を目指し、ホンダの総力を挙げてチャレンジをしていきます。

ホンダは、創業以来モータースポーツへの挑戦を通じて、「技術の進化」と「技術者の育成」、そして「勝利を目指す熱い情熱」を育んできました。レース活動はホンダのDNAです。これからも熱い想いを持って参戦しているカテゴリーでの№1を目指し、チャレンジすることに変わりはありません。

ファンの皆さまのご期待に応えるべく、今シーズンの残り7戦、そして、2021年シーズンに向けては、よりパフォーマンスを高めた新しいPUも投入し、レッドブル・レーシング、スクーデリア・アルファタウリとともに、さらなる勝利を目指して最後まで全力で戦い抜きます。

ぜひ、ホンダのモータースポーツ活動、そして、ホンダの新たな挑戦に皆さまの変わらぬご理解、ご声援をいただけますよう、よろしくお願い申し上げます。

〔オンライン会見全文〕

八郷隆弘
本田技研工業株式会社
代表取締役社長

絶えない質疑

Q F1からの撤退についてこのタイミングで決断したことはコロナウイルスの経済的な影響もあるのか。

A 昨年の1年参戦契約を延長したときから、撤退についてはいろいろなことを検討し、今年の8月に我々の考えをレッドブルに伝え、9月末に最終的な決定を下しました。今回の決定は短期的な収益というよりは、2050年のカーボンフリー実現に向けた長期的な収益を視野に入れて、2030年に自社4輪製品の3分の2を電動化することを加速化するために、経営の、とくに技術者のリソースを傾けるため、撤退を決断しました。

Q 具体的にどのようにカーボンニュートラルを達成するのか。

A モビリティのPUの低炭素化、電動化。それに再生可能エネルギーが利用できるPUの開発やモビリティサービスを行なっていくこと。さらに企業活動領域で再生可能エネルギーの利用、省エネルギー化で、企業トータルでカーボンニュートラルを達成しようと考えています。ガソリン車の販売については、2030年時点ではまだHV車が中心になると考えています。そのあとについては内燃機関の販売台数は減っていくと予測しているので、世間の動向を注視してまいります。

Q 「参戦の終了」という言葉を使った意味と将来F1へ復帰する可能性は？

A 2050年カーボンニュートラルへの実現に向けてリソースを傾けるという決断をしましたので、再参戦のことは考えていません。ただし、レースはホンダのDNAなので、現在継続しているカテゴリーについては情熱をもって参戦を継続していきます。

Q CO^{2}削減の取り組みは10年以来変わっていないにもかかわらず、なぜいまになって撤退を決断したのか。

A 我々も10年以上前から環境の取り組みは行なっています。ただいま自動車業界では100年に一度の大転換期と言われているのと同じように環境面においても世界中から高い関心があり、（カーボンフリー実現に向けた技術競争の）そのスピードが非常に速くなっていると考えています。技術者にも新たなPU・エネルギーの研究に従事してもらうように話をしていきたいと思います。今回のコロナウイルスの影響についても自然に対する考えかたが大きく変わってきていますし、カーボンニュートラルに向けた世間の動向もさらに加速すると考えています。今回、我々が培ってきたエネルギーマネジメント技術、燃料技術などのリソースを環境へ振り分ける適切なタイミングだと判断しました。

Q F1を撤退するにあたって何が最大の要素になったのか。

A F1は先進PUやエネルギーの研究を核として参戦してきましたが、これはほかのレースカテゴリーとは少し違うところがあります。とくにF1に携わったエンジニアは、我々の電動化に向けた技術を習得しているので、今回の判断になりました。そのほかのカテゴリーについては、ホンダのDNAであるレースの場なので参戦を継続していきたいと思います。

Q ホンダのF1の再参戦をしないということはホンダのブランドの大きな転換点になり、電動化を進めると差別化が難しくなると思うが？

A カーボンフリーを目指すことも我々にとって大きなチャレンジで、環境対応を行なうこともホンダのDNAだと思っています。そのなかで、先進のPUとエネルギーを創造することがホンダの価値になっていくと考えています。今回、先進PU・エネルギー研究所を設立し、そこから開発される技術で、他社とは違う商品を作っていきたいと考えています。

緊急特集

ホンダF1参戦終了につき。

Q
現時点の第四期F1のなかで八郷社長自身にとって悔しかったこと、うれしかった出来事は何か。

A
個人的に悔しかった出来事は、2018年の最終戦アブダビGPでピエール・ガスリーのマシンに発生したエンジンブローです。当時トロロッソと参戦し、非常にいいペースでライバルとのギャップをつめてきており、翌シーズンからのレッドブルへの供給も決まっていた矢先の出来事だったので、「いままで1年間何やっていたのだろう」という思いがしました。一方で、今季のイタリアGPでガスリーが優勝したシーンは、我々が苦しかったときに手を携えてくれたチームが勝ってくれたという意味で大変うれしかったと思います。

Q
2008年時の撤退と今回の参戦終了が意味することは?

A
技術者のリソースをどう割り振るべきかと考えたときに、先進のPUとエネルギーを強化するべきという結論に至りました。そのうえで、結果をしっかり出すことが我々の務めだと考えています。社会面でも、環境に対する関心が高く強い期待があると思っていますので、短期的な収益も考慮していた08年とは意味合いが変わってきます。

Q
タイトル獲得も視野に入り始めたなかでの撤退。ファンに向けてのご説明と、フォーミュラEの電動カテゴリー参戦の目途は?

A
ファンの皆様にはこれからもご声援をいただきたいと思います。そのなかで今季はまだ7戦（※会見時点）残っていますし、残り1シーズンは新PUの投入など全力を尽くして戦ってまいります。これまでの活動につきましては、当初の3年間の苦しい時期を乗り越え、5勝を達成できています。我々としてはある程度の成果を残せたのではないかと思います。また、電動レースへの参戦については、現時点では具体的に視野に入れているものはありません。そして、2050年にカーボンニュートラル実現を掲げました。これはホンダにとって新たな挑戦になりますので、この挑戦に向けても、ご声援をいただければと思います。

Q
F1は今後、合成燃料の使用比率を上げることでカーボンニュートラルを目指すとしているが、ホンダはその方向性には可能性を見いだしていないということか?

A
我々は合成燃料についても必要な技術であると考えていますが、まだまだ乗り越えるべき課題は多いと考えています。

Q
F1活動終了という決定に至るまでの紆余曲折について説明願いたい。

A
F1参戦については、私が社長に就任したと同時にマクラーレンへの供給を開始しましたが、非常に苦しい思いをし、私としても悩んだ時期がありました。そのなかでトロロッソと新たなスタートを切れたことが非常に良かったと思います。チーム代表のフランツ・トストさんと一緒に戦ってきて50戦目に勝利を飾れたことも大変うれしく思います。トストさんにはいまでも感謝しています。社内には「参戦を継続すべきだ」という声も根強くありましたが、我々の事業の方向性としても「カーボンフリー」は重要な挑戦であり、技術者のリソースを傾けるべきだと判断し、社長として私が判断しました。

Q
F1への継続参戦でブランド力を高めるという選択肢はなかったのか?

A
社内経営陣で充分、議論を尽くしました。たしかに、F1のチャレンジを継続するということも選択肢のひとつですが、環境対応という取り組みにシフトすることも大変なチャレンジだと思い、全員で意思を固めて今回の決定に至りました。



INDYCAR

最終戦前、ディクソンに"当確"を打てない理由

"空白の"セントピート

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

今季のインディカーシリーズは、シーズン終盤に入ったあたりで流れはジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）へと傾いてきていた。だが、スコット・ディクソン（チップ・ガナッシ・レーシング）が築いてきたポイント差は大きく、ニューガーデンもその流れにうまく乗り切ることができていない。10月第1週末のインディアナポリス（IMS）ロードコースでのダブルヘッダー戦前、ニューガーデンは「最後の3レースすべてを完璧に戦わなければならない」と言っていたのだが、実行できなかった。だからといって、タイトル争いはディクソンがかなり有利だとも言い切れない。

　インディ500の翌週、ゲートウェイでのレース1でディクソンは今季4勝目をマーク。ドライバーランキング2位のニューガーデンは12位で、ふたりのポイント差は117に広がった。レース2ではニューガーデンが勝ってみせたが、ディクソンは手堅く5位フィニッシュ。残るはミドオハイオ、IMSロードのダブルヘッダー2イベントと、最終戦セントピーターズバーグ。まだ5レースもあり、逆転は充分に可能と見えていた。ただ、ディクソンは"キング・オブ・ミドオハイオ"の異名を持つ。一気に差を広げる可能性も考えられていた。後がないニューガーデンはレース1で2位。優勝はチームメイトのウィル・パワー。厄介な先輩に恵まれて……とも見えるが、アメリカにはチームオーダーという文化はないので、これはアリ。

　一方、「連勝するかも」と思われていたディクソンは、レース1、2とも10位と散々な週末に。チームとして今季開幕当初に持っていたシャシーセッティングのアドバンテージも、もはや消滅していると判明。ミドオハイオ終了時点でのディクソンとニューガーデンのポイント差は72に縮まっていた。

　それでも、IMSロード2連戦が迎えられたところで、ディクソンに「マジック1」が点灯。レース1でディクソンが勝ち、ニューガーデンが14位以下なら、ディクソンの6度目のタイトル獲得が決まる。彼は7月初旬（第2戦）にここで勝っており、アドバンテージがあると見られていた。だが、レース1の予選はグループ6番手。レッドタイヤでのアタックを始めようというところで、佐藤琢磨（レイホール・

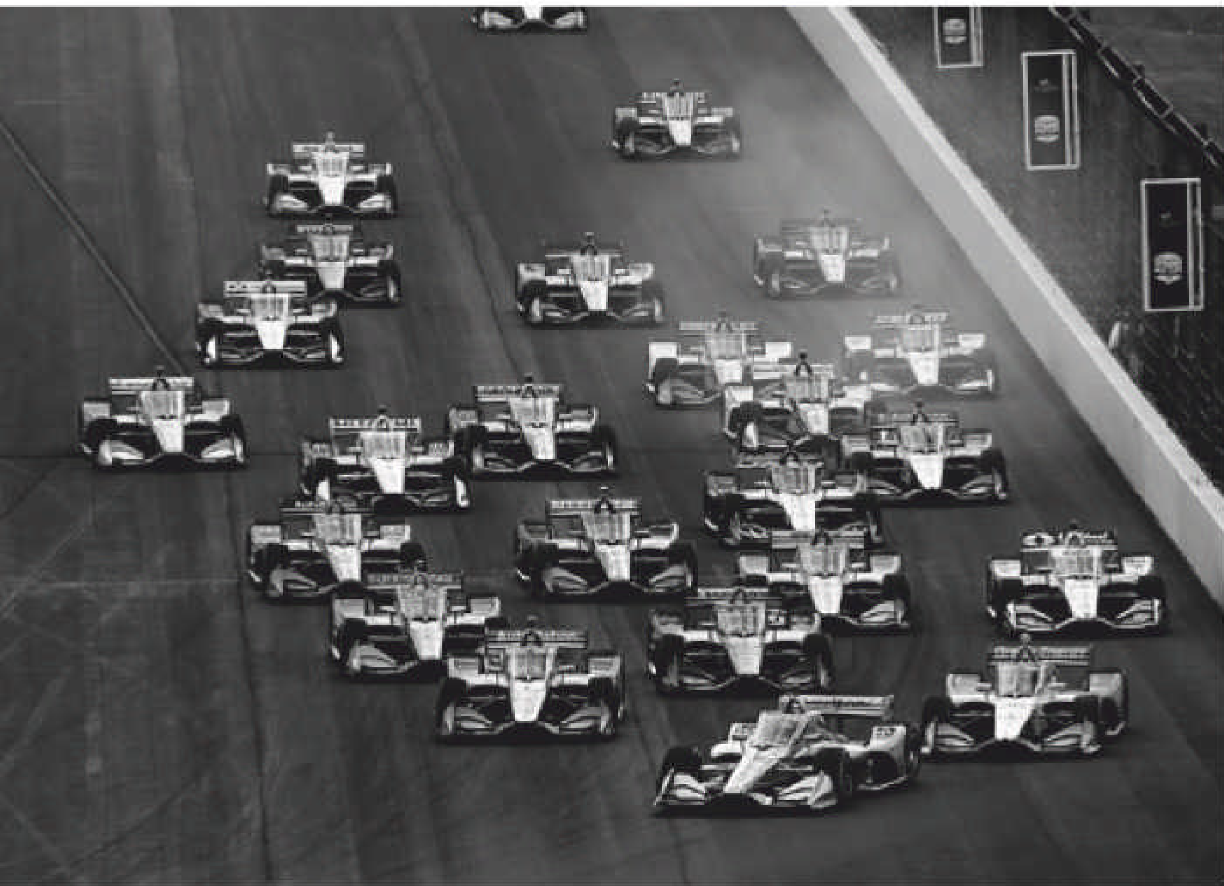

INDYCAR

昨年のセントピーターズバーグでのニューガーデンは２番手スタートからの優勝。ディクソンは４番手スタートからの２位。ディクソンのセントピーターズバーグでの最高位は２位（06、07、12、19年）というのもかなり意外だ。(as)

ハーベストGPレース１でのニューガーデンは２番手スタートから終始安定した戦い。イエローの出なかったレース１で、２位のロッシに14秒以上の差をつける完勝。(as)

H.Matsumoto

ハーベストGPレース２では、パワーが彼らしいブッチぎりのポール・トゥ・ウイン。ディクソン（写真で最もイン側の車両）は15番手スタートの８位だった。(as)


H.Matsumoto

ディクソンは9位以上なら無条件でタイトル

Race Finish Points

Pos.	Pts.	Pos.	Pts.	Pos.	Pts.
1	***50***	12	***18***	23	***7***
2	***40***	13	***17***	24	***6***
3	***35***	14	***16***	25	***5***
4	***32***	15	***15***	26	***5***
5	***30***	16	***14***	27	***5***
6	***28***	17	***13***	28	***5***
7	***26***	18	***12***	29	***5***
8	***24***	19	***11***	30	***5***
9	***22***	20	***10***	31	***5***
10	***20***	21	***9***	32	***5***
11	***19***	22	***8***	33	***5***

Pole Award: 1 point
Leading At Least One Lap: 1 point
Most Laps Led: 2 points

INDYCAR

レターマン・ラニガン・レーシング）がコースアウトし、そのままセッション終了となってしまった。対するニューガーデンは同じグループでトップタイム。展開はニューガーデンに向いてきていた。そして、レース1でニューガーデンが今季3勝目。ディクソンは9位で、差は40ポイントに縮まった。

　レース2予選、ディクソンはグループ8番手。レース1の予選が赤旗で終了したのは、実はラッキーだったかも……とさえ考えられる状況だった。セッションが続いていれば、もっと下に沈んでいた可能性が高い。いずれにしても、彼らは苦戦していることは明らかだった。ディクソンが優勝、ニューガーデンが3位以下なら、タイトル決着という条件下、ディクソン8位、ニューガーデン4位という結果となった。

　こうしてチャンピオン争いは最終戦までもつれ込むことになった。ディクソンはセントピーターズバーグでニューガーデンに大差をつけられない限り、タイトルを獲得できる状況で、依然有利ではある。ポールポジションや最多ラップリードのポイントを除いた場合、ニューガーデンが優勝しても、ディクソンはラップリードなしでも11位フィニッシュなら、シリーズチャンピオン。同じ条件の場合、予選でディクソンがPPを獲得（1ポイント）すれば、ディクソンは決勝12位フィニッシュでもチャンピオンだ。今季の彼は、最近のレースで自身のミスによるポジションダウンが目立っているようにも見えるが、これまでの13戦で12回のトップ10フィニッシュを記録していることを忘れてはならない。

　ニューガーデンは、大量ポイント獲得のためには最終戦優勝が最低条件だろう。その目はあるのかと聞かれれば、「ある」と答えなければならない。昨年の開幕戦、つまり直近のセントピーターズバーグでのレースで勝っているのがニューガーデンなのだ。逆にディクソンは意外にもセントピーターズバーグで勝ったことがない。最終戦は今年初めてのストリートレース。「32」というポイント差ほど「ディクソンが有利」とも言えないのが実際のところで、セントピーターズバーグでは予選からふたりの熾烈な“マウント取り”を見ることができるかもしれない。


INDYCAR

ゲートウェイ・レース１以降、５戦連続で表彰台フィニッシュのないディクソン。ミドオハイオやハーベストGPでは彼自身のミスが原因と思われるドライビングが見受けられる。これも“当確マーク”が出ない理由のひとつ。(as)

サルディニアでタナックが戦線からほぼ脱落も
残り2戦はヒュンダイ&ヌービルに有利なワケ

第3ドライバーを“適材適所”で投入

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：HYUNDAI／TOYOTA



TOYOTA

WRC第6戦ラリー・イタリアサルディニアでダニ・ソルドが優勝、ティエリー・ヌービルが2位と、ヒュンダイが1・2フィニッシュを果たした。3位は、ヌービルと1秒差でトヨタのセバスチャン・オジエ。同じくトヨタのエルフィン・エバンスは4位でフィニッシュし、ドライバー選手権ではエバンスが1位、オジエが2位の座を守った。しかし、マニュファクチャラー選手権ではヒュンダイがトヨタを追い越し、首位に浮上した。

今回のサルディニアのポイントは、ソルドのスポット起用が成功したことだ。トヨタが全戦をレギュラー3人で戦うのに対し、ヒュンダイは3台目をフレキシブルに変更。直近ではエストニアでクレイグ・ブリーンを、トルコではセバスチャン・ロウブを起用し、それぞれ2位と3位に入った。今回優勝したソルドも含めて、スポット参戦選手の活躍により、マニュファクチャラーポイントの大量加算に成功した。

では、なぜヒュンダイがスポット投入を続けるのかと言えば、もちろんそのラリーに合った選手を選んでいるのもひとつの理由だが、もう1点、大きな理由がある。それは、有利な出走順を得るためだ。

直近の3戦はいずれもグラベルであり、大雨でも降らない限り、出走順が後方の選手のほうが、ルーズグラベルの「掃除役」を免れ、有利となる。フルデイ初日の出走順はその前のラリーが終了した時点でのドライバー選手権ランキングに準じ、今回のサルディニアではエバンスが1番手、オジエが2番手、ヒュンダイのオィット・タナックが3番手だった。そして、優勝したソルドの出走順は10番手と、WRカー勢のなかで後ろから2番目。ソルドが走るころには、出走順の早い選手たちが滑りやすい表層のグラベルをしっかりと掃除し、ソルドはクリーンな路面でタイムを伸ばした。初日の順位を振り返ると、ソルドは6ステージのうち4ステージでベストタイムを記録。初日終了時点で、初日を3番手で終えたヌービル（出走順5番目）に約35秒差、同4番手で終えたオジエに36秒差、同5番手で終えたエバンスに約52秒差を築いていた。この時点で、トヨタ勢の勝機はほぼ失われたと言える。

しかも、今回のイタリアは新型コロナの影響で全体のステージ距離が昨年より70㎞ほど短くなった。デイ1は全体の40％の距離を占める。デイ2では、デイ1の順位のリバースとなるため、トヨタのふたりは出走順の不利からはほぼ解放されたが、大差を挽回するには距離が短すぎた。オジエはデイ2の6ステージで4本のベストタイムを刻んだが、それでも差を埋め切れなかっ

Hyundai





Hyundai



Hyundai



TOYOTA

（右上から時計回りに）最終ステージ（パワーステージ）でのヌービルとオジエ（右の写真）のタイムバトルは総合２位を懸けた熾烈なものとなった。最終ステージ前の段階でオジエから1.7秒差の３番手に着けていたヌービルがコンマ６秒差のステージ暫定２番手に。その直後にアタックしたオジエはヌービルからこのステージで2.8秒遅れとなり、ヌービルが２位となった。エバンスは初日に掃除役を強いられながらも、４位入賞で堅実にポイントを獲得。ソルドが昨年に続き、地中海へ歓喜のジャンプ。タナックは初日からサスペンションの不調に悩まされ、まさかの６位。パワーステージではトップタイムで気を吐いた。（as）

2021年WRCカレンダー

1	Monte Carlo	21 - 24 Jan.
2	Sweden	11 - 14 Feb.
3	Croatia	22 - 25 Apr.*
4	Portugal	20 - 23 May
5	Italy	03 - 06 Jun.
6	Kenya	24 - 27 Jun.
7	Estonia	15 - 18 Jul.*
8	Finland	29 Jul. - 01 Aug.*
9	UK	19 - 22 Aug.
10	Chile	09 - 12 Sep.
11	Spain	14 - 17 Oct.
12	Japan	11 - 14 Nov.

*1 Subject to Agreement

2020 WRC Manufacturer Standings as of Round 6 Sardegna

Pos	Manufacturer	Total
1	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	208
2	TOYOTA GAZOO Racing WRT	201
3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	117
4	HYUNDAI 2C COMPETITION	8

マニュファクチャラー登録ドライバーのうち、各ラウンド上位2名のポイント合計。
パワーステージポイントは含まず。

2020 WRC Driver Standings (top 5) as of Round 6 Sardegna

Pos	Driver	MON	SWE	MEX	EST	TUR	ITA	Total
1	E. Evans	15 + 2	25	12	12+4	25+2	12+2	111
2	S. Ogier	18 + 4	12 + 3	25	15+2	-	15+3	97
3	T. Neuville	25 + 5	8 + 4	0	0	18+5	18+4	87
4	O. Tänak	0	18 + 2	18	25+3	0+4	8+5	83
5	K. Rovanperä	10	15 + 5	10	10+5	12+3	-	70

決勝ポイント＝1位25点、2位18点、3位15点、4位12点、5位10点、6位8点、7位6点、8位4点、9位2点、10位1点
パワーステージポイント＝1位5点、2位4点、3位3点、4位2点、5位1点

た。これが、昨年のように３１０㎞のＳＳ距離だったら、まだ挽回できたかもしれない。つまり、初日の重要性が例年以上に高まったグラベル３戦で、優位な出走順を得られるランキング下位選手を投じたことが、ヒュンダイのマニュファクチャラー選手権トップ浮上につながったのだ。

もちろん、スポット出場の３選手は完璧な仕事をした。彼らは胸を張るべきだが、フル出場し、頑張って選手権上位に着ける選手たちは面白くないだろう。それでも現行ルール的には何も問題ない。チームの「スポーツ」に対する考え方の違いで、ヒュンダイは勝ちと選手権を最優先し、トヨタは正攻法を貫いていると言えそうだ。

しかし、状況的にはトヨタにとってやや不利な流れにある。本来カレンダーに含まれていなかったベルギーのイープル・ラリーが追加され、さらに最終戦としてイタリアのラリー・モンツァも最近加わったからだ。この２戦はいずれもターマックであり、通常出走順は前方のほうが有利となる。問題なのは両ラリーともＷＲＣ初開催で、過去にヒュンダイが積極的にドライバーを送り込んでいたということだ。コースに対する知識とドライバーの経験はヒュンダイがトヨタを圧倒。また３人目のドライバーに経験がある選手を採用するのは確実だ。モンツァではフォードも常連。マニュファクチャラー選手権のみならず、１・２を守ったドライバー選手権でもトヨタにとっては向かい風である。選手権争いは、さらに混とんとした状況になってきた。

TIME CHART

●決勝：10月4日(日)　●富士スピードウェイ　●4.563km×66周　●天候：曇り　●コース：ドライ

●FL：ファステストタイム　●太字：ベストタイム　●P：ピットイン　●□：スタートドライバー

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
No.	39	14	8	37	100	16	19	12	38	17	23	36	64	24	3
Car	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	WAKO'S 4CR GR Supra	ARTA NSX-GT	KeePer TOM'S GR Supra	RAYBRIG NSX-GT	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	WedsSport ADVAN GR Supra	カルソニック IMPUL GT-R	ZENT GR Supra	KEIHIN NSX-GT	MOTUL AUTECH GT-R	au TOM'S GR Supra	Modulo NSX-GT	リアライズ コーポレーション ADVAN GT-R	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R
Driver	H.コバライネン	大嶋和也	野尻智紀	平川亮	山本尚貴	武藤英紀	国本雄資	佐々木大樹	立川祐路	塚越広大	松田次生	関口雄飛	伊沢拓也	高星明誠	平手晃平
	中山雄一	坪井翔	福住仁嶺	N.キャシディ	牧野任祐	笹原右京	宮田莉朋	平峰一貴	石浦宏明	B.バゲット	R.クインタレッリ	S.フェネストラズ	大津弘樹	J.マーデンボロー	千代勝正
Tire	BS	BS	BS	BS	BS	YH	YH	BS	BS	BS	MI	BS	DL	YH	MI
LAP 1	2'03"750	2'11"863	1'51"262	2'06"215	2'07"115	2'13"996	2'00"074	1'59"001	2'12"970	2'10"594	1'54"498	2'08"734	2'08"157	1'50"158	
2	2'52"821	2'49"588	2'59"202	2'51"202	2'51"270	2'50"706	2'54"283	2'54"503	2'50"514	2'50"160	2'57"839	2'51"062	2'50"963	2'58"859	
3	3'03"662	3'04"153	3'01"987	3'03"489	3'03"800	3'04"711	3'04"219	3'03"967	3'04"377	3'04"086	3'04"087	3'03"924	3'04"018	3'02"229	
4	2'31"230	2'28"295	2'35"936	2'30"222	2'29"249	2'24"935	2'31"466	2'31"563	2'26"376	2'28"708	2'32"220	2'28"973	2'29"069	2'35"987	
5	1'31"601	1'32"074	1'30"562	1'32"292	1'32"182	1'32"149	1'31"537	1'31"403	1'32"988	1'32"214	1'31"707	1'31"755	1'31"817	1'30"356	
6	1'30"664	**1'30"889**	**1'29"745**	1'31"626	1'30"675	1'31"537	1'31"087	FL **1'29"631**	1'31"332	1'32"317	1'31"025	1'31"641	1'31"602	**1'30"178**	
7	**1'30"565**	1'30"902	1'30"140	1'30"950	**1'30"585**	**1'30"745**	**1'30"617**	1'29"890	1'31"338	1'31"474	**1'30"531**	**1'31"226**	1'31"212	1'30"508	
8	1'30"598	1'31"107	1'30"765	1'31"090	1'30"919	1'30"855	1'30"702	1'30"185	1'31"293	1'32"492	1'30"612	1'31"317	1'31"438	1'30"585	
9	1'31"842	1'32"178	1'30"571	**1'30"838**	1'31"377	1'31"548	1'31"343	1'30"443	**1'30"926**	**1'31"144**	1'30"951	1'32"040	1'32"710	1'30"668	
10	1'30"747	1'31"553	1'30"870	1'31"073	1'31"227	1'31"983	1'31"314	1'30"758	1'31"819	1'31"890	1'30"813	1'31"393	1'34"701	1'31"058	
11	1'31"126	1'31"229	1'33"316	1'31"324	1'31"356	1'31"380	1'32"358	1'33"291	1'31"670	1'31"345	1'31"393	1'31"302	1'32"884	1'32"593	
12	1'32"131	1'32"288	1'32"134	1'32"968	1'32"984	1'32"413	1'33"510	1'32"878	1'32"604	1'32"156	1'32"671	1'32"014	1'32"317	1'33"117	
13	1'33"239	1'32"493	1'33"359	1'33"271	1'33"433	1'32"927	1'33"474	1'34"613	1'32"462	1'33"197	1'34"654	1'32"417	1'34"726	1'34"868	
14	1'34"537	1'34"168	1'32"346	1'35"207	1'35"034	1'34"140	1'34"877	1'33"857	1'34"361	1'33"976	1'35"646	1'34"182	1'34"596	1'33"165	
15	1'31"862	1'33"741	1'32"804	1'34"119	1'33"906	1'33"613	1'33"481	1'31"979	1'33"618	1'33"413	1'32"233	1'34"403	1'36"109	1'31"849	
16	1'32"738	1'33"206	1'31"330	1'32"684	1'32"974	1'32"885	1'33"364	P 1'38"856	1'32"661	1'32"616	1'32"212	1'32"871	1'34"542	1'31"446	
17	1'31"489	1'33"119	1'31"165	1'32"455	1'32"712	1'33"215	1'33"172	2'03"946	1'34"344	1'34"189	1'31"572	1'32"963	1'34"448	1'31"471	
18	1'31"348	1'33"842	1'31"154	1'32"115	1'33"046	1'32"978	1'35"746	1'33"589	1'32"563	1'32"620	1'31"544	1'32"767	1'33"663	1'31"061	
19	1'31"271	1'31"870	1'31"468	1'31"226	1'31"386	1'33"905	1'33"707	1'32"051	1'32"867	1'32"875	1'31"793	1'31"778	1'33"826	1'31"349	
20	1'31"390	1'31"696	1'31"337	1'31"274	1'31"279	1'32"709	1'32"796	1'31"806	1'32"801	1'32"844	1'31"654	1'31"496	1'33"112	1'31"123	
21	1'31"442	1'31"545	1'31"644	1'31"126	1'31"672	1'32"428	1'34"006	1'31"886	1'33"784	1'33"634	1'31"179	1'31"739	1'33"377	1'31"151	
22	1'31"511	1'31"503	1'31"893	1'31"205	1'31"704	1'31"801	1'33"209	1'31"214	1'33"581	1'32"823	1'31"173	1'31"684	1'33"592	1'31"928	
23	1'32"255	1'31"422	1'33"120	1'31"386	1'31"563	1'31"592	1'32"659	1'31"728	P1'38"483	1'32"510	1'31"830	1'31"527	1'33"257	1'33"059	
24	1'32"300	1'31"935	1'32"328	1'32"266	1'32"092	1'31"952	P 1'40"509	P 1'38"204	2'51"514	1'33"936	1'32"678	1'32"339	1'33"286	1'32"684	
25	1'32"511	P 1'38"663	1'32"019	1'31"984	1'32"494	1'33"147	2'50"775	2'50"414	1'33"217	1'32"186	P 1'39"247	1'33"595	1'33"237	P 1'40"162	
26	P 1'38"471	2'46"774	P 1'38"929	1'31"809	P 1'38"349	1'32"618	1'32"794	1'31"652	1'31"838	1'32"867	2'56"326	1'32"399	1'32"976	2'55"418	
27	2'48"538	1'32"789	2'59"279	P 1'37"720	2'45"883	1'32"092	1'33"944	1'31"034	1'33"462	P 1'37"634	1'33"802	1'31"757	1'33"999	1'33"614	

28	1'32"479	1'31"622	1'34"591	2'47"977	1'32"056	1'32"549	1'33"905	1'31"065	1'34"223	2'50"216	1'32"371	**P** 1'38"473	**P** 1'39"866	1'32"436	
29	1'30"921	1'31"993	1'31"937	1'32"464	1'32"171	1'34"137	1'32"520	1'33"595	1'31"703	1'34"717	1'31"315	2'47"105	2'49"988	1'31"929	
30	1'31"187	1'31"360	1'30"345	1'30"949	1'31"413	1'32"731	1'33"168	1'32"481	1'34"508	1'34"217	1'31"811	1'31"846	1'32"447	1'31"628	
31	1'31"097	1'31"675	1'30"690	1'30"862	1'31"420	**P** 1'39"740	1'33"340	1'32"949	1'32"394	1'33"131	1'31"549	1'31"584	1'32"602	1'31"161	
32	1'31"384	1'31"595	1'31"735	1'30"858	1'32"158	2'43"447	1'32"390	1'33"421	1'31"604	1'33"684	1'31"454	1'33"818	1'33"761	1'31"825	
33	1'31"569	1'31"711	1'32"375	1'31"722	1'32"805	1'32"926	1'32"421	1'31"899	1'31"727	1'33"816	1'31"767	1'32"496	1'31"951	1'31"643	
34	1'31"297	1'31"890	1'31"485	1'31"086	1'32"982	1'31"992	1'31"818	1'32"189	1'31"077	1'32"348	1'31"492	1'32"930	1'33"133	1'31"629	
35	1'31"628	1'31"759	1'31"513	1'31"268	1'32"117	1'31"964	1'31"965	1'31"546	1'31"181	1'32"192	1'31"548	1'32"832	1'33"023	1'39"120	
36	1'32"773	1'31"403	1'32"454	1'31"654	1'31"962	1'32"268	1'32"212	1'31"999	1'32"306	1'32"210	1'32"328	1'32"706	1'32"680	**P** 3'20"178	
37	1'31"751	1'32"712	1'33"054	1'31"897	1'33"121	1'31"777	1'32"568	1'31"656	1'31"452	1'32"913	1'33"057	1'32"480	1'32"910	6'55"629	
38	1'32"536	1'33"089	1'31"208	1'32"242	1'33"895	1'32"497	1'31"266	1'32"185	1'31"653	1'32"308	1'32"596	1'33"361	1'32"464	1'33"716	
39	1'32"722	1'32"029	1'32"500	1'34"561	1'32"143	1'33"521	1'31"646	1'31"271	1'32"531	1'32"457	1'31"959	1'32"941	1'32"914	1'32"112	
40	1'32"404	1'32"912	1'31"806	1'33"460	1'34"490	1'32"690	1'32"925	1'31"372	1'34"378	1'32"803	1'34"508	1'33"674	1'32"240	1'32"554	
41	1'32"638	1'31"838	1'31"514	1'33"282	1'32"727	1'34"299	1'32"172	1'32"371	1'32"066	1'34"123	1'33"044	1'35"209	1'32"682	1'33"008	
42	1'32"739	1'32"620	1'32"958	1'33"036	1'32"496	1'34"534	1'33"468	1'32"254	1'34"668	1'32"997	1'32"592	1'34"861	1'34"450	1'33"556	
43	1'32"517	1'31"870	1'32"414	1'31"840	1'32"411	1'34"154	1'32"845	1'32"612	1'32"901	1'35"234	1'32"234	1'34"164	1'35"628	1'32"619	
44	1'31"288	1'31"864	1'31"756	1'31"619	1'32"089	1'33"471	1'32"442	1'32"835	1'32"918	1'34"267	1'31"929	1'33"251	**P** 1'41"230	1'32"606	
45	1'31"968	1'31"489	1'32"017	1'31"909	1'31"824	1'33"618	1'33"177	1'32"339	1'34"043	1'34"057	1'32"647	1'33"295	2'47"815	1'32"863	
46	1'31"210	1'31"847	1'31"286	1'31"608	1'31"482	1'32"675	1'32"586	1'32"213	1'32"430	1'33"216	1'32"115	1'33"439	1'32"860	1'31"820	
47	1'31"539	1'31"053	1'31"065	1'31"686	1'31"600	1'33"218	1'32"779	1'32"244	1'32"751	1'33"208	1'31"823	1'34"656	1'32"402	1'32"817	
48	1'32"806	1'31"510	1'32"492	1'32"291	1'31"529	1'32"417	1'32"404	1'32"462	1'32"541	1'32"522	1'31"782	1'33"249	1'32"756	1'32"346	
49	1'32"584	1'32"704	1'33"246	1'32"943	1'32"060	1'32"574	1'33"486	1'31"738	1'34"455	1'34"334	1'31"814	1'33"082	1'33"049	1'32"482	
50	1'33"035	1'31"932	1'32"007	1'32"144	1'32"956	1'33"159	1'31"772	1'31"648	1'32"859	1'32"632	1'33"039	1'33"443	1'32"587	1'32"106	
51	1'33"237	1'32"320	1'33"216	1'33"629	1'32"122	1'33"355	1'31"701	1'31"773	1'32"811	1'32"542	1'31"985	1'33"390	1'32"840	1'31"576	
52	1'31"737	1'34"339	1'35"869	1'35"984	1'32"907	1'33"143	1'33"944	1'31"533	1'32"825	1'32"727	1'33"620	1'34"158	1'32"937	1'31"231	
53	1'32"553	1'32"656	1'33"141	1'34"251	1'32"407	1'33"637	1'34"573	1'33"115	1'34"681	1'32"333	1'34"110	1'34"835	1'35"472	1'31"599	
54	1'32"495	1'31"973	1'32"127	1'32"367	1'31"996	1'33"046	1'33"566	1'34"894	1'34"298	1'32"684	1'32"605	1'35"311	1'35"084	1'32"587	
55	1'31"679	1'31"826	1'32"141	1'32"637	1'32"663	1'34"300	1'32"225	1'33"081	1'33"373	1'33"151	1'32"666	1'34"820	1'35"557	**P** 1'44"537	
56	1'32"080	1'31"829	1'32"541	1'34"037	1'33"213	1'34"022	1'32"128	1'32"626	1'33"732	1'32"684	1'32"617	1'34"276	1'34"068	2'32"514	
57	1'31"701	1'32"179	1'32"346	1'33"694	1'33"258	1'32"012	1'33"778	1'33"398	1'33"653	1'35"506	1'33"276	1'37"389	**P** 1'41"132	1'33"695	
58	1'31"914	1'31"919	1'31"774	1'32"901	1'32"779	1'32"014	1'31"602	1'31"861	1'32"819	1'33"357	1'32"707	1'35"194	2'33"114	1'33"395	
59	1'31"603	1'31"633	1'31"917	1'31"823	1'32"925	1'32"892	1'32"997	1'32"580	1'32"764	1'33"818	1'32"607	1'34"468	1'32"008	1'31"064	
60	1'32"213	1'31"644	1'32"024	1'31"392	1'32"154	1'32"449	1'33"382	1'33"003	1'33"298	1'33"330	1'32"244	1'35"975	1'30"778	1'30"446	
61	1'33"631	1'33"377	1'33"428	1'31"914	1'32"303	1'33"183	1'31"938	1'31"924	1'34"431	1'32"763	1'32"511	1'36"042	**1'30"693**	1'31"354	
62	1'32"986	1'33"426	1'32"728	1'31"330	1'32"568	1'32"954	1'31"535	1'32"052	1'33"845	1'34"132	1'32"973	1'36"949	1'32"404		
63	1'31"881	1'33"535	1'33"581	1'33"908	1'33"856	1'31"925	1'31"692	1'32"049	1'32"931	1'32"422	**P** 1'38"905	1'37"708	1'32"118		
64	1'32"740	1'34"085	1'33"350	1'32"748	1'34"298	1'31"816	1'31"584	1'31"920	1'34"125	1'31"507	2'40"459	**P** 3'06"626	1'33"625		
65	1'32"684	1'32"873	1'32"779	1'32"250	1'33"357	1'31"818	1'31"694	1'32"190	1'33"168	1'32"130	1'33"416				
66	1'35"109	1'32"519	1'32"366	1'32"275	1'34"369	1'33"569	1'33"084	1'32"311	1'34"287	1'31"485					

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：UNITED KINGDOM

ホンダ撤退が投げかけた根源的な問題

さらなる環境重視か、“ニッチ化”か

2022年以降はPUマニュファクチャラーが３社のみになるF1
自動車メーカーが参入や撤退、ブランド変更をするのは自由だが
“身近なメーカー”が１社のみとなることが、F1の未来に影響するかもしれない

ホンダの撤退発表は意表をつかれたものではない。継続か撤退かで本社首脳陣の意見が分かれていると、我々も聞いていたからだ。とはいえ、正式に発表されたことでショックを受けたことも事実である。

自動車メーカーがF1に参入するのも、去っていくのも、基本的には彼らの自由意志である。彼らは社内事情に沿って判断するだけのことだ。しかし、今回のホンダは果たしてそれだけのことだったのだろうか。

自動車メーカーのF1参入には、おもにふたつの理由がある。市販車販売促進というマーケティング的側面と、技術競争力強化である。F1参戦にかける予算はたしかに莫大なものだ。しかし、世界的な自動車メーカーの総予算におけるその割合は大したものではない。

パワーユニット（PU）の開発に今後いっそうの制限がかかることは確実だ。バジェットキャップの導入により、ジャブジャブと金を注ぎ込みづらくなるだろう。金をかければ勝てるというものではないが。

ホンダが最初にF1に参入したのは、1964年だった。ワークスチームとして２勝を挙げ、４年後に活動を休止。そして80年代中盤からはエンジンサプライヤーとして復帰し、大きな成功を収めた。ウイリアムズとマクラーレンの２大英国チームと組んで勝ちまくったのである。

2000年からの第三期はBARへのエンジン供給で幕を開けたが、当初から車体開発も視野に入れていた。そして06年にワークス参入を果たしたものの、リーマンショックによる世界的不況の波を受けて撤退。チームを受け継いだロス・ブラウンは土壇場でメルセデスエンジンを獲得すると、09年にふたつの選手権を制覇した。いわばF1のおとぎ話であった。これは当時のホンダF1関係者としては、いまだにすんなりとは受け入れられない事実であろう。

そして今回の第四期である。ホンダが復帰を決めた15年というタイミングは、これ以上ないというほど悪いものだった。F1は再度のターボ時代に突入していたが、今回はエネルギー回生システムが装備されていた。この技術に関して、ホンダはまったく遅れていたのだ。

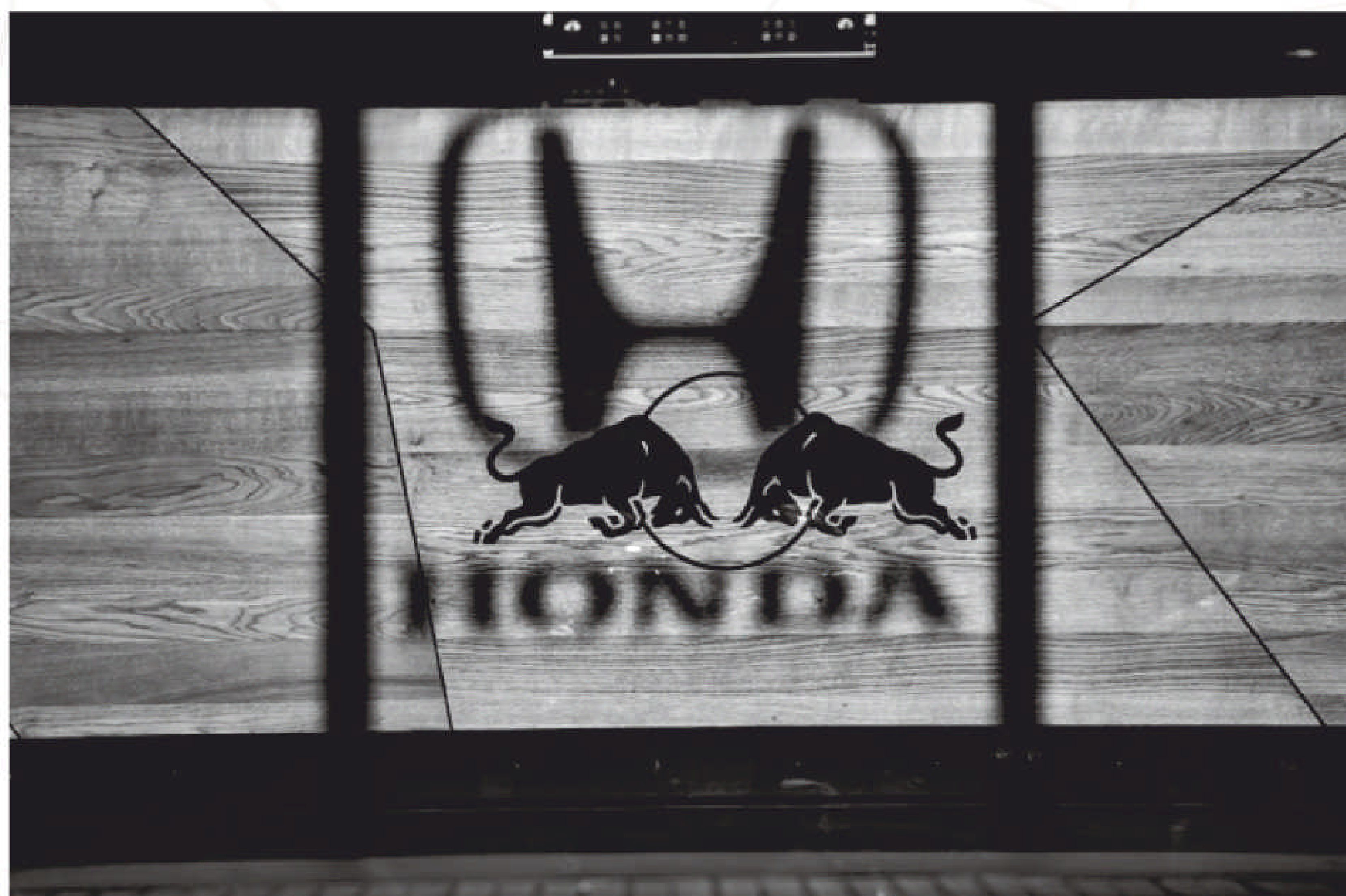
パートナーであるマクラーレン側も問題山積だった。本気で勝ちにいくなら、超一流ドライバーの獲得は必須だ。そこでロン・デニスは、スパイゲート事件で１億ドルの罰金を取られて煮え湯を飲まされたフェルナンド・アロンソをあえて呼び戻した。

さらにデニスはホンダに対して過酷な要求をした。ただでさえ複雑なハイブリッドPUの開発にホンダが四苦八苦しているにもかかわらず「サイズゼロ」コンセプトを押しつけたのだ。そのため、ホンダの技術陣はターボチャージャーを小さくせざるをえず、ライバルたちにまったく太刀打ちできないPUができた。たしかに、当時のホンダPUは性能も信頼性も高くなかった。しかし、現役最高と目されたドライバーに、地元グランプリで「GP2エンジンだ」と公然と揶揄されるいわれはない。PUも車体もさしたる性能向上がされぬまま、マクラーレンとホンダは３年間の協力関係を終えた。

それに比べれば現在のアルファタウリとレッドブルとのパートナーシップは、はるかに実り多いものとなった。ピエール・ガスリーが今年のイタリアGPで勝ったことで、ホンダは現在のF1で唯一、供給する複数チームが優勝を果たした唯一のメーカーとなった。これは充分に誇るべき成果である。一方でマックス・フェルスタッペンは現役ドライバーのなかでもっともエキサイティングな存在だ。これから彼がホンダのためにどんな素晴らしい戦いを繰り広げるのか、それを見ないまま彼らは去っていくのだ。

そして、今回のホンダの撤退表明は、F1自体により根源的な問いかけをしたとも言える。果たしてF1は、これからますます電気化、あるいは環境に優しい方向へと向かうのか。またはフェラーリやアストンマーティン、アルピーヌといった、いわばニッチマーケットを主戦場とするメーカーを中心とするのか。その場合、現在のF1の主役とも言うべきメルセデスは、どう振る舞うのか。

いずれにしても、メルセデスPUが席巻していた時代は終わり、各PUの性能は拮抗しつつある。ホンダがそれに貢献していることは間違いのない事実だ。それだけに、彼らの撤退はなおのこと残念で仕方がない。



今号のレポーター

サム・コリンズ
Sam Collins
F1からGTレース、果ては学生フォーミュラまで幅広い分野をカバーする英国人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、近年は英語圏向け放送の解説も務めている。

SF×F2×インディカー──統一規則で実現するバラ色の未来

スーパーGTとDTMによる技術規則を統一する試みは、残念ながら短い期間で終焉を迎えたが
イギリスの“知日派ジャーナリスト”はこのアイデアにスーパーフォーミュラの未来を見ている!?

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）

近年、スーパーフォーミュラ（SF）は世界的に注目を集めるようになった。F1へのステップアップに備えた最終的な仕上げを行なう場としてストフェル・バンドーンとピエール・ガスリーが参戦したほか、日本国外からでも観戦できるようになったためだ。今年のSFはレッドブルTVなどで配信されており、アクセス数が数十万に達するレースもあったが、視聴者のほとんどが日本国外のファンだ。

それにともない、これまでSFを知らなかった層が、実態をより深く知りたいと思うようになってきている。彼らがよく口にする疑問は「FIA F2やインディカーと比べてどうなのか」、あるいは「SFは日本におけるF1なのか」ということだ。これについて日本レースプロモーション（JRP）の倉下明社長は「SFの位置づけを説明するなら“アジアのインディカー”と言うのがふさわしい」と語っていた。F1につながるシリーズではなく、独自のトップカテゴリーだとみなすべきだというのだ。

SFが実際にその域に達するには、シリーズに何らかの要素を追加すべきだろう。ひとつの案としては、海外戦の開催だ。舞台はマレーシアやタイではなく、かつてインディカーが市街地レースを行なったこともあるオーストラリアのサーファーズパラダイス。同地でのレースはSFの知名度向上に貢献するに違いない。さらに、そこでゲストドライバーをスポット参戦させたい。私としては、かつて真剣にSFエントリーを考えていたジェンソン・バトンが実際に走る姿を見てみたいと思っている。

SFの将来を見据えるという意味では、他のシリーズとの共通項は注目すべき要素だ。SF、F2、インディカーのなかでは、車重が軽く、優れたタイヤを履くSFが最速だが、シャシーはいずれもダラーラ製で、エンジンパフォーマンスは同程度。となれば、この3カテゴリーの規則を統一するのは面白いアイデアだろう。スーパーGT GT500クラスとDTMのトライは、残念ながら実を結ばなかったが、SFとF2であれば、同じ試みを成功させることができるのではないか。SFで採用されるニッポン・レース・エンジン（NRE）の規則はよくできており、F2にはいい感じにフィットするだろう。そして、インディカーにも同じことが言えそうだ。シボレーはNREを新たに作らなければならないが、どちらにしても2022年には新エンジンを作らなければならない。また、インディカーがNREを採用すれば、トヨタの復帰だって期待できる。

では、シャシーはどうだろうか。一年を通してパッケージが変わらないF2は簡単だろうが、オーバルでレースを行なうインディカーにとっては少々難しい。とはいえ、インディアナポリスなど向けのエアロキットを装着できるような設計にすることで対応できるはずだ。

そうなると、素晴らしい世界規模フォーミュラが誕生する。SF、F2、インディカーがすべて同じルールの下でレースを行なうのだ。70～80台のマシンがエントリーすることになるため、第2のシャシーコンストラクターの参入だって期待できる。それはおそらく、童夢かリジェになるだろう。

レースそのものに目を向ければ、SFのトップチームがアメリカでインディ500にチャレンジしたり、F2とインディカーのトップチームが鈴鹿でのJAFグランプリに参戦することが可能だ。そして、サーファーズパラダイスでは世界戦が行なわれ、各シリーズからマシンが集結する。また、さまざまなエンジン、シャシー、チームが世界各地のレースにゲストとしてスポット参戦するというのも当然アリだ。

だが残念ながら、これは単なる夢でしかない。技術的には不可能ではないだろうが、悲しいかな、現実的な話ではない。私はSFがインディカーよりも世界的に人気になる日が来ると信じているが、そのとおりになれば私のこの愚かな夢も、より現実味を帯びてくるに違いない。



8月末に無事に開幕を迎えた2020年のスーパーフォーミュラ。新型コロナウイルスの感染拡大が外国人ドライバーに影響してしまっているが、この数年で海外からの注目度が急上昇したことは間違いない。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

“オワコン”でもやっぱり好きだ

10月2日、ぼくは午前中に東京でインタビューを１本終え、その足でスーパーGT第５戦取材のため富士スピードウェイ（FSW）へ向かった。今回、GTアソシエイション（GTA）は所定のPCR検査を受け、結果が陰性であることが確認された人間以外のパドックへの立ち入りを禁じた。幸いにして16日に受検した結果、ぼくは陰性だったので、晴れて自分の仕事場所を確保することができた。だが、検査以降ぼくがどこで感染しているかは分からないし、そもそもプレスルームの外では検査を受けなかった取材者といくらでも接触できる状況なので、どこか空回りしているような気もした。

それはともかく、パドックで必要最小限の挨拶回りをしたあとは午前中に行なったインタビューの内容をプレスルームのデスクで整理しながら17時を待った。というのも、17時からル・マン24時間の凱旋記者会見を都内で開くが、『ZOOM』を介してオンライン参加も可能だとTOYOTA GAZOO Racing（GR）が案内してくれていたからだ。便利になったものだ。FSWにいながら都内の記者会見に参加できるのだから。

と、準備を粛々と進めていたら16時45分になって急にホンダ広報部からメールが飛び込んできた。「モータースポーツに関して17時からオンライン記者会見を行なう。17時まではエンバーゴ（17時まで報道を控えるように）」という内容である。公のメールでエンバーゴなどという、いわば術語を使うのは珍しい。そこに漂うただならない雰囲気に、「これも目をとおさなければならないぞ」と慌てた。

というわけで、FSWのプレスルームにいながら、ノートPCでトヨタ、スマホでホンダと、記者会見の同時視聴となった。記者会見の内容以前に「これは便利をとおり越して大変な世の中になったものだぞ」と痺れた。

そして、聞いた内容は大問題だった。TGRの方はル・マン優勝凱旋会見だから良かったのだが、問題はホンダのF1活動中止決定という宣言である。考えてみれば、日本はすごい国だ。世界的な自動車メーカーが２社、同じタイミングでモータースポーツの核とも言えるふたつのカテゴリーに関する記者会見を開くのだから。

で、会見の内容に戻れば、F1という入れ物自体が、少なくともぼくとしてはあまり好ましくない金遣い競争のようなものに変質してしまったいま、「果たしてホンダという企業が巨費を投じて関わるべきなのか？」と、ぼくはこれまでも疑問を抱き続けてきたから特別なショックは受けなかった。

だが、その先にジワジワと来るものはあった。ホンダの八郷隆弘社長が繰り返した「カーボンニュートラルへの対応」という理由は、「経済状況を鑑みて」的な理由とは異なり、「この先状況が変化することはない」ということを断言している。つまり、ホンダはもうF1に復帰することはないのだ。

もはや、F1はいわゆる“オワコン”なのだなあとつくづく感じ入った。もちろん、F1に限った話ではない。内燃機関を使うモータースポーツ自体、あまり先がないものだと、他ならぬホンダが認めたのだ。これは個人的にはとても悲しい話だ。もっとも、ぼくに残された寿命など知れたもので、もうこのままいろいろ終わってしまっても、さほど困りはしないやとも思った。

ぼくは内燃機関だからこそモータースポーツが好きになった人間で、電気自動車のレースにはあまり興味はない。近い将来、電気自動車を移動手段として利用することはあるのかもしれないけれども、モータースポーツの道具として追いかけることはおそらくないだろう。鉄道でたとえるならば、電車が好きな人間もいれば蒸気機関車が好きな人間もいる。蒸気機関車は、いまではほぼ現役を退いてしまったオワコンだけれども、熱烈なファンはいまでも健在だ。好きなモノが主役である必要はない。ぼくはモータースポーツ界の蒸気機関車を眺められさえすれば、充分幸せに余生を過ごせるはずなのだ。

ぼくを取り巻く時代がものすごい勢いで動いている。PCR検査を受けてようやくのことで入室したFSWのプレスルームにポツネンと座り、パソコンを拡げスマホを手にしたぼくは、肝心のレースがまだ始まってもいないのに「また一歩、自分自身の締めくくりが進んだのかもしれないなあ」としみじみとしたのだった。

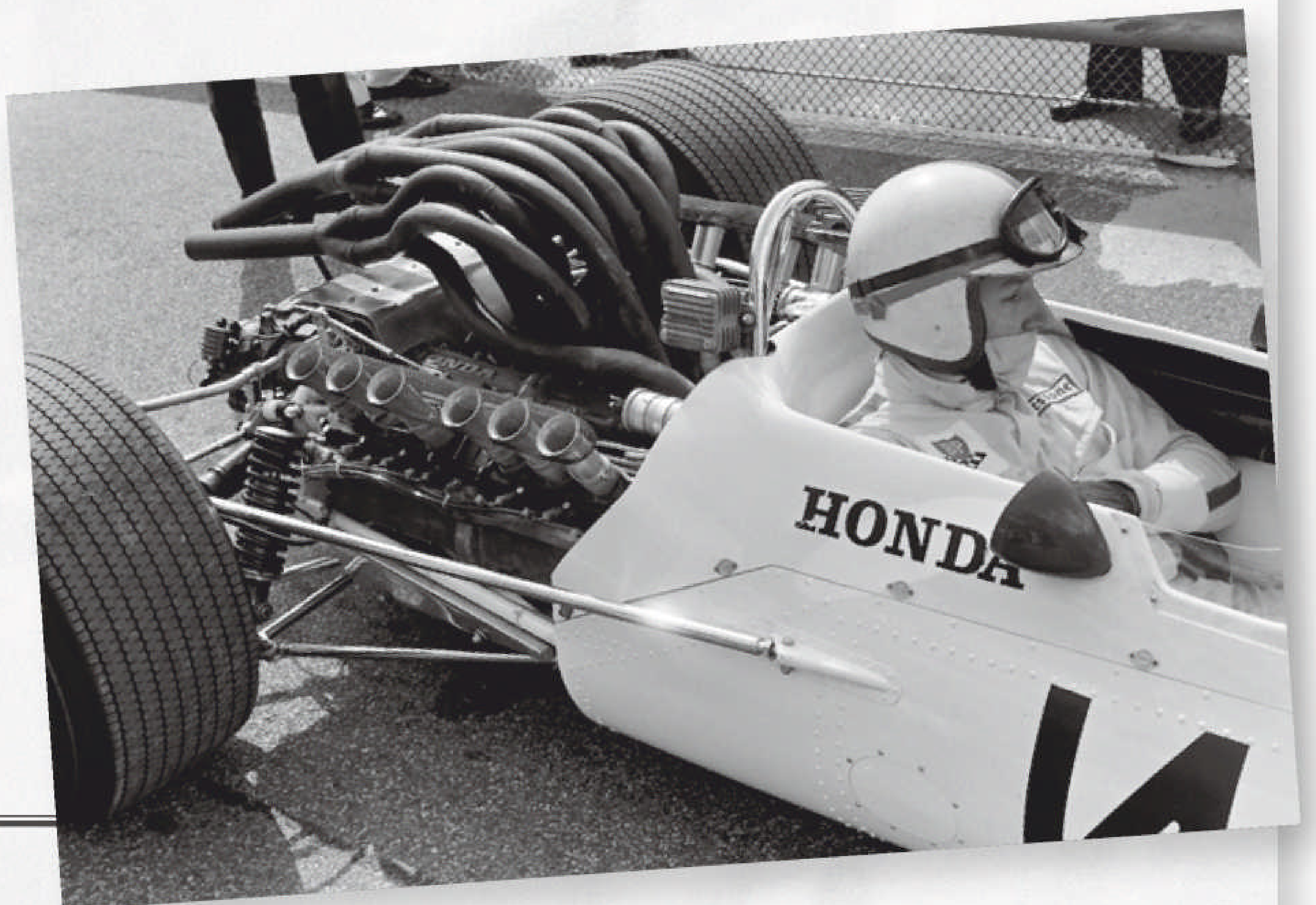


Photo : Sutton

auto sport No.1539 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

9/29 [tue]

F1 アルファロメオ、今季もFIA F2へ参戦するミック・シューマッハーを、10月9～11日に行なわれる第11戦アイフェルGPのフリー走行1回目で起用することを発表

F1 ハース、第11戦アイフェルGPにおいて、フリー走行1回目にF2に参戦しているカラム・アイロットを起用することを明らかに

WEC マクラーレンのCEOを務めるザック・ブラウン、次世代の最高峰カテゴリーである『LMDh』規則が、同社にとって「希望を与えるもので、依然このカテゴリーへの関心を持っている」とコメント

9/30 [wed]

F1 フェラーリの若手育成プログラムであるフェラーリ・ドライバー・アカデミー（FDA）、シューマッハー、アイロット、ロバート・シュワルツマンの3名が2018年型マシンであるフェラーリSF71Hを使用したテスト走行をフィオラノで行なったことを明らかに

WEC 同シリーズのCEOを務めるジェラール・ヌブー、今季のル・マン24時間で初めて行なわれた予選方式『ハイパーポール』が好評であったことを受けて、「来季はよりファンフレンドリーな予選システムの導入を検討している」とコメント

IGTC 第3戦スパ24時間へ向けた公式テストが9月29～30日にかけて行なわれ、GPXレーシングの12号車ポルシェ911 GT3 R（パトリック・ピレ／マシュー・ジャミネ／マット・キャンベル）が総合でトップタイムをマーク

10/1 [thu]

F1 第13戦エミリア・ロマーニャGPの主催者が、10月31日と11月1日の2日間で行なわれる同グランプリにおいて、1日あたり約1万3000人の観客を迎え入れる方針を明らかに

INDY 2021年のレーススケジュールが公開され、3月7日にセント・ピーターズバーグで開幕し、全17戦で争われることが明らかに

INDY 第12戦インディアナポリス 予選 エド・カーペンター・レーシングのリナス・ヴィーケイがポールポジションを獲得。2番手にチーム・ペンスキーのジョゼフ・ニューガーデン、3番手にアンドレッティ・ハーディング・スタインブレナーのコルトン・ハータ

WEC グッドイヤーの耐久プログラムマネージャーを務めるマイク・マクレガーが、来季からLMP2クラスのタイヤワンメイク供給に向けて、「非常に集中的なプログラム」に取り組んでいることを明らかに。11月1日に開催されるELMS最終戦ポルティマオ終了後にテストを開始する予定とのこと

RALLY 元WRC王者のセバスチャン・ロウブが、2021年の1月3～15日のあいだで開催されるダカールラリーにプロドライブ製の4WDのT1マシンで参戦することが明らかに

10/2 [fri]

F1 ホンダ、青山本社にて緊急のオンライン会見を実施。「カーボンニュートラル社会実現に向けた技術者リソースの再配分」を理由に、2021年シーズン終了後にF1活動を終了すると発表 go to p.3

F1 レッドブルとアルファタウリ、ホンダがF1活動を終了することを発表したことを受け、「パワーユニットサプライヤーとして、並外れた努力を注いでくれたことに感謝したい」という旨のプレスリリースを発表

F1 レッドブルのモータースポーツコンサルタントを務めるヘルムート・マルコ博士が、ホンダのF1活動終了がマックス・フェルスタッペンの契約に影響をおよぼす可能性を否定せず

INDY 第12戦インディアナポリス 決勝 ニューガーデンが優勝。2位にアンドレッティ・オートスポートのアレキサンダー・ロッシ、3位にヴィーケイ

IMSA ウェザーテック・スポーツカー選手権のDPiクラスに2台体制で参戦しているマツダが、来シーズンは1台へと参戦台数を縮小することが明らかに。22年からの導入が予定されているLMDhプラットフォームへの評価などに注力するための決定とのこと

『オートスポーツ』No.1538 発売

10/3 [sat]

F1 ルノーのチーム代表を務めるシリル・アビテブール、2022年以降に搭載するパワーユニット（PU）の供給先が不透明となっているレッドブルとアルファタウリの2チームに対し、「必要であれば自社製のPUを供給する」とコメント

F1 フォーミュラEの創設者でありCEOを務めるアレハンドロ・アガグが、ホンダのF1活動を終了する決定について、「モータースポーツ全体にとって悪いニュースである」とコメント

INDY 同シリーズの代表を務めるジェイ・フライが、エンジンを供給しているホンダとシボレーの2社のサプライヤー契約をさらに複数年間延長することに合意したことを発表

INDY 第13戦インディアナポリス 予選 チーム・ペンスキーのウィル・パワーがポールポジションを獲得。2番手にハータ、3番手にロッシ

GT PACIFIC-D'station Racing、第5戦富士で藤井誠暢のパートナーとして、篠原拓朗を起用することを発表

GT 第5戦富士 予選 GT500クラスはARTA NSX-GT（野尻智紀／福住仁嶺）が、GT300クラスはADVICS muta MC 86（阪口良平／小高一斗）がそれぞれポールポジションを獲得

WEC トヨタGAZOO Racingヨーロッパ、2021年の最高峰クラスであるLMH規定の新型レーシングカーを、2021年1月11日に発表するとSNS上で明らかに

10/4 [sun]

INDY 第13戦インディアナポリス 決勝 パワーが優勝。2位にハータ、3位にロッシ

GT 第5戦富士 決勝 GT500クラスはDENSO KOBELCO SARD GR Supra（ヘイキ・コバライネン／中山雄一）が、GT300クラスはリアライズ 日産自動車大学校 GT-R（藤波清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ）がそれぞれ優勝 go to p.52

10/5 [mon]

F1 トルコGPの主催者が11月13～15日に開催される第13戦の同GPに10万人のファンを迎え入れる計画を断念し、最終的に無観客でレースを開催することを決定したことを明らかに

10/6 [tue]

IGTC SRO、第7戦スパ24時間を無観客で開催し、決勝レースについても25時間の計画から従来の24時間に戻すことを正式に発表

10/7 [wed]

F1 F1のCEOを務めるチェイス・キャリーが2021年シーズン以降のブラジルGPをリオデジャネイロで開催する契約に合意したことを明らかにし、「新たに提案されたサーキットの建設許可を待っている状態だ」とコメント。一方、現地の環境団体がプロジェクトに反対しているとの報道も

F1 ダイムラーの会長オラ・ケレニウス、メルセデスを長期的に参戦させる意向であることをあらためて主張。2021年からは「AMGとのつながりをより一層強化する予定である」とコメント

10/8 [thu]

F1 アルファロメオがキミ・ライコネンと2021年に向けて契約を1年更新したことを明らかに

F1 メルセデス、第11戦アイフェルGPを前に、新型コロナウイルス感染症の検査でチームメンバーのひとりに陽性反応が出たことを明らかに

GT Arnage Racing、10月24～25日に開催される第6戦鈴鹿と、11月28～29日に開催される第8戦富士の2戦で安岡秀徒をBドライバーとして起用することを発表

ELMS 2021年の暫定カレンダーが公開され、全6戦で争われることが明らかに

WRC 2021年からミシュランに代わって単独タイヤサプライヤーを務めるピレリが、第6戦イタリアで2021年スペックのタイヤを公開

10/9 [fri]

F1 FIAがワールド・モータースポーツ評議会（WMSC）を開催。他チームのデザインに関する「リバースエンジニアリングの広範な使用」を禁止するために2021年の技術規則を変更することを正式に承認

F3 11月19～22日に開催を予定していたマカオGPのFIA F3ワールドカップについて、新型コロナウイルスの影響によるマカオへの入国制限のため、今季の開催を断念すると正式に発表

GTWC 10月22～25日に開催される第7戦スパ24時間のエントリーリストが公開され、11メーカー、56台が参戦することが明らかに

WRC FIA、イタリアのターマックラリーである『ラリー・モンツァ』を2020年のシーズンカレンダーに加え、同ラリーを今季の最終戦として12月4～6日に開催すると発表

WRC 第5戦イタリア デイ1 SS1～6が行なわれ、ダニ・ソルド（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップに。2番手にテーム・スニネン（フォード・フィエスタWRC）、3番手にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）

10/10 [sat]

F1 レーシングポイント、体調不良のランス・ストロールに代わり、ニコ・ヒュルケンベルグを起用することを発表

F1 メルセデス、この日のコロナウイルス検査でチームスタッフひとりが新たに陽性の結果が出たと発表

F1 第11戦アイフェルGP 予選 メルセデスのバルテリ・ボッタスがポールポジションを獲得。2番手に同じくメルセデスのルイス・ハミルトン、3番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

WRC 第6戦イタリア デイ2 SS7～12が行なわれ、ソルドが総合トップを維持。2番手にセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリス WRC）。3番手にロウブ

10/11 [sun]

F1 第11戦アイフェル GP 決勝がハミルトンが優勝。2位にフェルスタッペン、3位にルノーのダニエル・リカルド go to p.34

WRC 第6戦イタリア デイ3 SS12～16が行なわれ、ソルドが優勝。2位にヌービル、3位にオジエ

10/16 [fri]

『オートスポーツ』No.1539 発売 この号です

10/17 [sat]

SFL 第6戦SUGO

IMSA 第6戦プチ・ル・マン

WTCR 第4戦ハンガリー

DTM 第8戦ゾルダー

10/18 [sun]

SF 第3戦SUGO

SFL 第7・8戦SUGO

DTM 第8戦ゾルダー

WTCR 第4戦ハンガリー

10/24 [sat]

GTWC 第7戦スパ24時間 スタート

10/25 [sun]

F1 第12戦ポルトガルGP

INDY 第12戦セント・ピーターズバーグ

GTWC 第7戦スパ24時間 フィニッシュ

GT 第6戦鈴鹿

10/30 [fri]

『オートスポーツ』No.1540 発売

※このページの情報は10月12日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2020年10/30号（隔週金曜日発売）
2020年10月16日発売　第57巻第18号　通巻1539号

No.1539 10/30号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	LAT	



FROM PIT CREW

●ホンダがF1活動終了を発表した。失望、怒り、唖然、無念などその受け止め方はそれぞれだろう。これは一企業の経営にも関わる判断であり、本来であれば外野がとやかく言うものではないかもしれない。それでも、この報せがこれだけの注目を集め、さまざまな感情を抱かせるのは「期待」の裏返しとも言える。はなから「期待」していなければ、こうも話題にはならないはずだ。百歩譲って活動を終了するにしても、そのタイミングが悪すぎる。王者メルセデスの背中をとらえつつあるいま、もうひと息で肩を並べられそうな戦況で、あえて言うなら敵前逃亡する姿は見たくなかった。最前線で戦っている人たちの心中を想像すると胸が苦しくなる。また、もうひと息で久々に日本人F1ドライバーが誕生しそうだというときの活動終了も無念というほかない。角田裕毅は、いまいったいどんな心境なのだろう？　今回の発表を受け、本来であればライバルであるはずの他メーカーのドライバーが「何のための育成なのか？」と声を荒らげていたのが心に残る。（田中）

●これを書いている段階ではまだこの号は校了にはほど遠いのですが、じつは次の号でひとつ、なかなかに大きなネタを取り扱おうとしています。それにはいつも懇意にしてくれている某イギリス人ジャーナリストの力を借りるのですが……この人、本当に日本のレースが好きすぎるなと、発注するたび思います。もう日本人になればいいのに。　（きゃりー）

●ホンダの決断はいちファンである私自身も大変残念に思っています。会見での声明を見直してみてもやはり納得できない箇所は多く……ですが、私にとって忘れたくないことは、ホンダの現場サイド、開発陣にはいまもなお“オヤジさんのDNA”がしっかりと受け継がれている点です。技術に妥協しないその姿勢は、本誌が最近掲載したホンダPU特集にもうかがえますので、ぜひチェックしてみてくださいね　（マル）

SPECIAL FEATURE

FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

IRREGULAR

REGULAR



Photo Highlights 誤算。

M.Kamio

長かった“準備運動”

いったん２番手に落ちたが、13周目にトップを奪い返したARTAの福住は26周を終えたところでピットへ。野尻がコースに戻ると、アウトラップの翌周もペースが上がらない。これによりスープラ勢の先行を許して実質５番手にダウン。それでもタイヤの発熱後はペースが戻り、48周目あたりには２番手キーパー平川の背後に。だが、平川をなかなか攻略できず、この間に４番手ワコーズ坪井が急接近。52周目のダンロップコーナーで坪井がインから野尻を抜いていった。野尻はその直後のメインストレートで平川をパス。この時点でトップのデンソーとは10秒前後。タイヤの温まりの悪さ、燃料リストリクター装着のスープラ勢の速さ……残り14周、ARTAが描いていた青写真とはかけ離れた構図が浮かび上がってきていた。



シーズンも第5戦まで進むと、“条件戦”の様相を呈してくる
「3位以上がマスト」「優勝しないと後がない」「ポイントを獲れればOK」
他車とのウエイトハンデの相対的な関係、クルマ／タイヤ／ドライバーの実績や得意不得意
さまざまなファクターである程度の計算が成り立つと考えられるからだ
だが、富士ではGT500でもGT300でもポジティブ、ネガティブの“誤算”が随所で発生
再計算を強いられたチーム／ドライバーはいよいよ追い詰められてきた——

Text：auto sport
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
上尾雅英（Masahide Kamio）益田和久（Kazuhisa Masuda）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

▲ ダブル優勝の夢はまたの機会に

オープニングラップで先頭に立ったGT500リアライズの高星は13周目にARTAの福住にトップを譲るも、その後は２番手をキープ。受け継いだマーデンボローも好ペースを刻み、３番手を走っていた。ところが、36周目に突如、スローダウン。電装系のトラブルにより緊急ピットインを強いられ、KONDOとして“ダブル表彰台”の絶好のチャンスが一瞬にして消えてしまった。

Photo Highlights

誤算。

T.Ogasawara



▲ 38の今季はどうなる？

好調スープラ勢のなかにあって、不可解なパフォーマンス不足に悩まされているZENT。前戦もてぎでリズムを取り戻したように見えたが、この富士ではまたも不調。予選Q1は９番手、決勝レースは１周目に他車２台の接触のあおりを受け、結局９位フィニッシュに。

▶ 歯車はいつ噛み合うのか

ARTAと並び、優勝候補のトップに挙げられていたカルソニック。だが、１周目の１コーナーでの競り合いのなかで佐々木がコースオフし、４番手にダウン。その後、SC中の追い越しのかどでペナルティ。勝負権を失った。インパルの今季はまだ開幕していない。



T.Moriyama

思惑のフリクションが誤算を生む――


M.Kamio

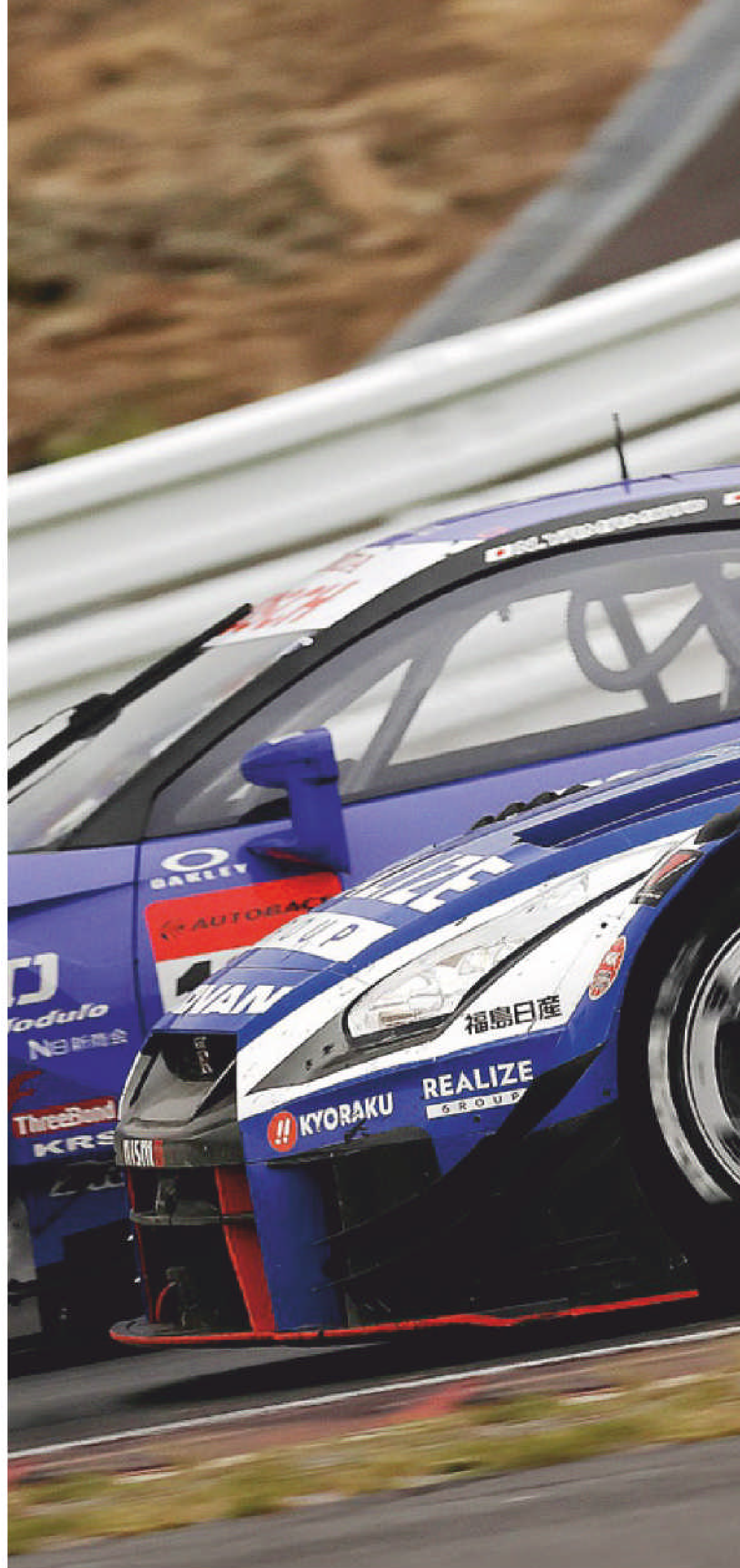
▲ **喜べないポディウム**

53周目にキーパーを捉えて３番手に上がった段階で、「トップのデンソーから約10秒差、残り14周」という条件を突きつけられていたARTAは結局、間に合わなかった。福住の表情からは、"こんなはずでは……" という思いがありありと見てとれた。

▼ **大きくついた"バトルの代償"**

auの燃リスは２段階絞られた「88.6kg/h」。それでも、２～３ポイント加算を狙える位置で終盤を迎えていた。だが、カルソニック平峰とのバトルで起きた複数回の軽いコンタクトの影響か、最終盤にパンク。ノーポイントで終えることになってしまった。


T.Moriyama


M.Hirata


T.Ogasawara

◀ **このクルマ、とにかくスピードあり**

ADVICSは第２戦富士以来、２回目のポールポジション獲得。この速さが決勝レースにも結びついてくるとヤバい……。今回の富士は決勝７位。他陣営の懸念はパドックで大きく広がりつつある。


T.Moriyama

▲ **それでも4位にいる怖さ**

WH75kgを積む埼玉トヨペットはタイヤ無交換の賭けに出た。さすがに後半スティントではリアライズにトップを明け渡したが、最終盤まで吉田が２番手で粘りに粘る。同100kgのレオン蒲生の猛攻を残り４周までかわしていた。その後、ARTAにも先行を許し、最終的に４位。だが、この位置にいることが他車の誤算だったかもしれない。



デンソー コベルコ サードGRスープラの中山雄一は、ハイペースで追いすがるキーパー トムスGRスープラの平川亮を振り切り、トップでフィニッシュする目処をつけていた。それまではタイヤや燃費のセーブに集中していたが、張り詰めていた気持ちを切り替え、ドライビングを楽しみながら最後の2周を走ろうと思っていたという。その矢先、「No Fuel」の警告が表示され、それどころではなくなってしまった。とはいえ、残量については実際のガス欠に至るよりも早めに表示されることになっている。中山は気持ちを落ち着かせ、フィニッシュを目指していた。だが、最終ラップの最終コーナーで、とうとうエンジンがブスブスとガス欠症状を示し始めてしまった。もはやGT300をかわす余力もなくなっていたが、なんとかコントロールラインを先頭で切った。まさに薄氷の勝利。ヘイキ・コバライネン／中山組にとっては、形勢大逆転での優勝でもあった。

GRスープラ勢は開幕から好調だった。そのなかにあって、TGRチームサードは苦戦が続いていた。中山は第4戦もてぎでのレース前、「ここでなんとかしないと、チャンピオンの可能性はない」とチームから言われていたが、決勝は不本意な9位。落胆を隠せなかった。

寿一監督の指導とともに整った復活への道筋

名門の軌道修正力。

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

チームサードは今季、チーム体制を一新した。ただでさえ戦闘態勢の再構築には時間がかかる。そこに新型コロナウイルス感染拡大が追い打ちをかけた。コバライネンが来日できず、開幕戦、第2戦の欠場を強いられた。コンビとして2年目となり、ふたりの連携の面では不安はないが、出足をくじかれた形だ。だが、脇阪寿一新監督に率いられたチームは着々と実力を積み重ねてきていた。

「今季はチーム体制がガラッと変わり、意思疎通からのスタートでした。でも、寿一さんがみんなの頑張るべき方向を示してくれて、チーム全体で課題を共有することができたんです。課題を共有するということは自分のダメな部分をさらけ出すことでもあるので、すごく恥ずかしいことでもあります。でも、そういうところも寿一さんがしっかりフォローしてくれて、自分をさらけ出した。その結果、みんながどんどんレベルアップして、優勝できるだけの実力を短い時間で身につけることができたと思います」

ARTA NSX-GTに乗る野尻智紀と同じタイミングでコースに復帰した中山が、一気に10秒もの間隔を逆転できたのはタイヤの発熱とそれに伴うグリップに差があったからだけではない。レース直後、中山はピット戦略とタイヤ交換作業はトヨタのなかで一番と胸を張った。それだけの自信を持てるほどの実力がチームサードについてきていたからだったのだ。

「今回の優勝で、トップと8ポイント差になった。まだまだチャンピオンを狙えるところに来ることができたので、チーム全員のモチベーションアップにつながると思います。残り3戦が楽しみになりました」

チームサードがGT500のタイトルを最後に獲ったのは2016年。そこからいったんはタイトル戦線から離れていたが、これで上昇に転じ、名門完全復活の下地が整ったようだ。

N.Mitsuhashi





K.Masuda

寿一監督は、昨年は６号車でタイトルを獲得し、今年は39号車の監督就任後５戦目で優勝。寿一監督はドライバーとしてGT500シリーズタイトルを３回獲得している。“スーパーGTの広報部長”としてのほか、GT500での勝ち方を知っている“優勝請負人”としても、その存在感は一層高まってきている。（as）



藤波清斗のGT300〝成り上がり〟計画

オレを忘れるな。

Text：auto sport
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）



Y.Yoshimi

T.Moriyama



優勝しながらも、ブリヂストン勢の強さが印象的だったと藤波。「56号車も次戦は重くなりますが、何とか食らいつきながら、上位でポイントを獲りたいですね」。

「これは……イケる！」

決勝レース序盤のSC明け直後、リアライズ 日産自動車大学校 GT-Rの藤波清斗は、感じていた手応えをそのまま走りで表現。15周目、トップに浮上すると、JP・デ・オリベイラへつなぐまでに15秒の差を2番手に突きつけ、後続の戦意を削っていった。

今回の富士では多くの陣営が想定以上に低くなった気温と路面温度に悩まされていたが、そこは藤波も同様。「タイヤがまだ温まっていないときにガンガンいくと、タイヤを痛めてしまいますが、スタートの競り合いのなかでそうも言っていられない」（藤波）のが実状だ。ただ、SCがオープニングラップからコースイン。その間に藤波はタイヤをうまく温めることができ、トップ集団のなかでも最良の状態でリスタートを切れた。そして、SC明け1周目の1コーナーでクルマから抜群の反応。その後もオーバーテイクを一回で決められるほどのスピードを保つ。残り10周あたりまではタイヤをセーブしつつ、自身のラスト2、3周では猛プッシュするなど、若手らしからぬ仕事ぶりを見せた。

「今季前半戦では上位に入賞はしていましたが、優勝や表彰台フィニッシュはできていなかったので、この富士ではとにかく勝ちを狙って、チームとともに念入りに準備をしてきました。いいクルマを用意してくれたチームに感謝しています」

このところ、GT300では若手が躍動。藤波が全日本カート選手権最高峰クラスKF1で戦った菅波冬悟（レオン ピラミッドAMG）、全日本カートでは1世代後輩となる阪口晴南（K・tunes RC F GT3）、小高一斗（ADVICS muta MC86）らはGT300デビュー後すぐに結果を出してきている。藤波がそのなかで埋もれていたわけではないが、彼らの活躍が目立っていたのも事実。そうしたなかで優勝という結果を出した。

「僕はいわゆるエリート路線を歩んできたわけではなく、星野一樹さんをはじめとする先輩ドライバーに助けてもらいながら、15年からS耐を走り（2018、2019 ST・Xシリーズチャンピオン）、GT300で走るチャンスをいただけるようになりました。だから、GT300でしっかり結果を出していかないといけない」

KONDOのGT300からは今季、平峰一貴がGT500のインパルへ移籍。GT500で充分戦えるスピードとファイティングスピリットを見せている。藤波も当然、平峰が通った道を歩く自分を思い描いているに違いない。

「今季はこのチームでまず1勝。それが第一の目標でした。それを果たせたので、次はシリーズチャンピオンを目指したい。いまのGT300で勝つのはとても難しいですが、JPさんとのコンビはすごくいいですし、タイトル戦線にしっかり残って最終戦で勝負、となるようにしたいですね」

こちらの〝誘導尋問〟には乗ってこなかったが、獲物を狩りに行く心構えはすでにできていると見ていいだろう。獲物が目の前にぶらさがっている若手には要注意だ。



M.Hirata

T.Moriyama

チャンピオンラインに乗っているか

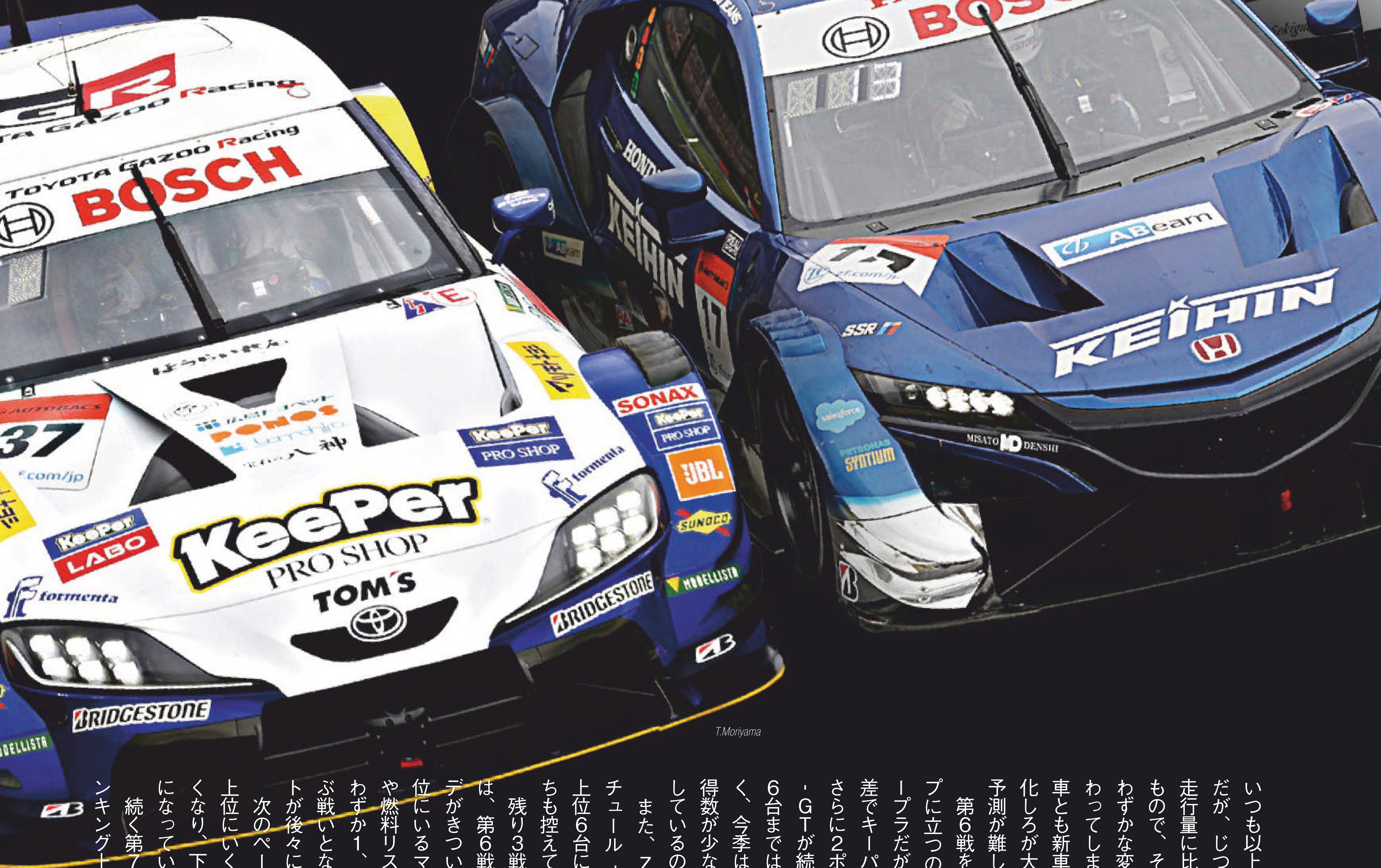
過去6シーズン分のトレンドと現在値から、今季終盤戦を読む

SUPER GT
2020 GT500 ラスト3戦予想
Rd.6 SUZUKA / Rd.7 MOTEGI / Rd.8 FUJI

コロナ禍で例年のスケジュールと大幅に変わり
夏に開幕した2020年シーズンも残り3戦となった
チャンピオン候補が徐々に絞られるなか
これまでの5戦と過去6シーズンの傾向から
最後に笑う者を予想してみたい

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
上尾雅英（Masahide Kamio）／石橋道尚（Michinao Ishibashi）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

5戦を消化した現在、スープラ2勝、NSX2勝、GT-Rが1勝という今季のスーパーGTは、いよいよ残り3戦となった。例年だと、「ラスト3戦とも今季初めて本番を迎えるコース」となるのだが、今年はすでに戦ったコースが舞台となる。そのため



T.Moriyama

いつも以上に予想はしやすくなりそうだが、じつはそうでもないとも言える。走行量に比例して各車とは僅差になるもので、そうすればコンディションのわずかな変化などで形勢がからりと変わってしまうからだ。しかも今季は3車とも新車で、発展途上のマシンは進化しろが大きいこともあり、つまりは予測が難しいとも言える。

第6戦を前にして、ランキングトップに立つのはワコーズ4CR GRスープラだが、それにわずか1ポイント差でキーパー トムス GRスープラ、さらに2ポイント差でケーヒンNSX・GTが続く混戦となっている。上位6台まではわずか9ポイント差しかなく、今季は各車とも決してポイント獲得数が少ないわけでもないのに、拮抗しているのだ。

また、ZENT GRスープラやモチュール オーテックGT・Rなど、上位6台に割って入りそうな実力者たちも控えている。

残り3戦の戦い方のセオリーとしては、第6戦はシーズン中もっともハンデがきついラウンドで、ランキング上位にいるマシンたちは総じてウエイトや燃料リストリクターに苦しめられ、わずか1、2ポイントのために耐え忍ぶ戦いとなる（ここでの1、2ポイントが後々にきいてくる）。

次のページの各車のグラフの曲線は、上位にいくほどその角度が横這いに近くなり、下位にいくほどその角度が急になっていく。

続く第7戦はハンデが半減され、ランキング上位勢は半分息を吹き返す。

2020年スーパーGT GT500ランキング

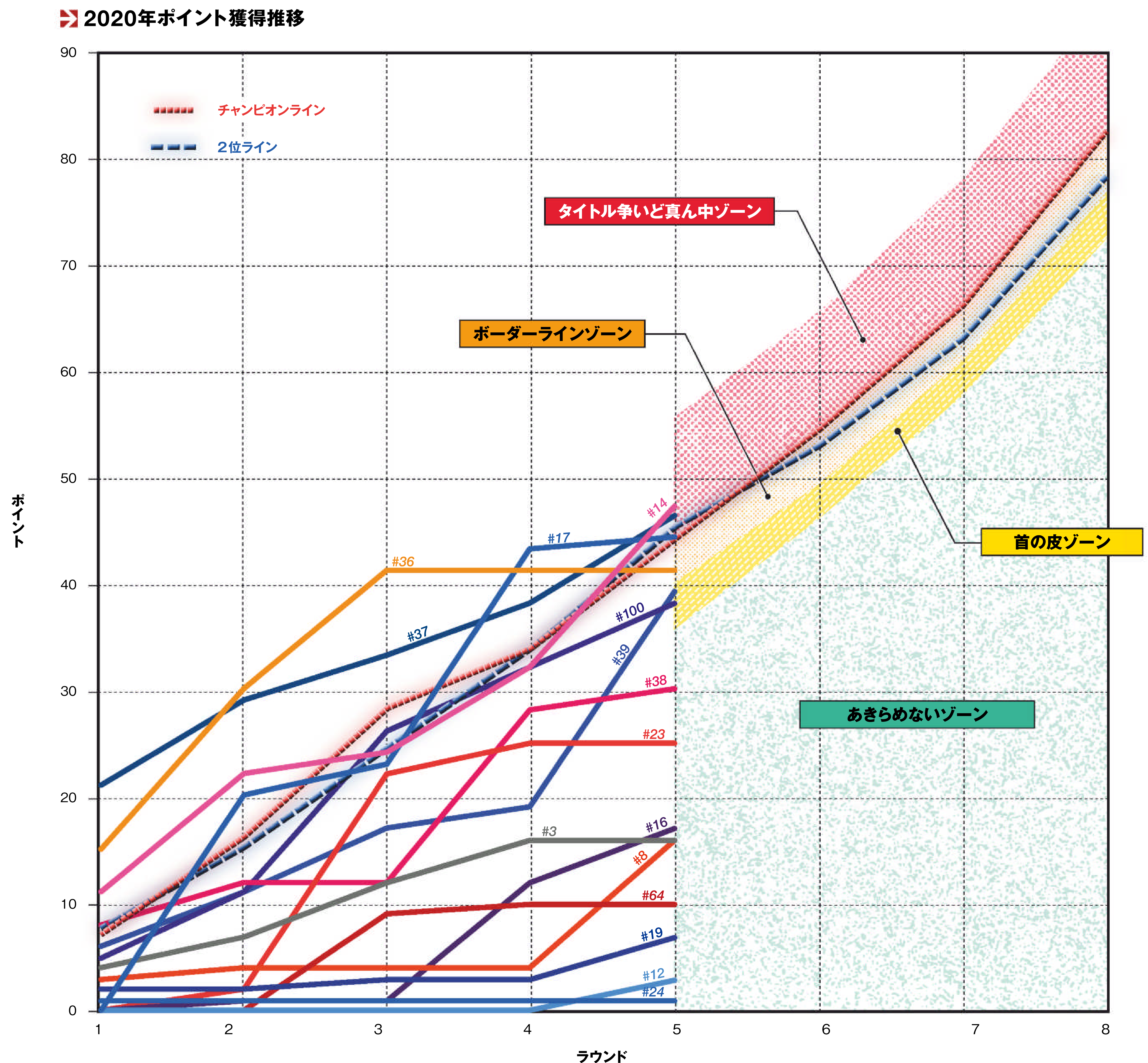
Pos	No	Machine	Driver	1 富士	2 富士	3 鈴鹿	4 もてぎ	5 富士	6 鈴鹿	7 もてぎ	8富 士	Total
1	14	WAKO'S 4CR GR Supra	大嶋和也／坪井翔	11	11	2	8	15				47
2	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／ニック・キャシディ	21	8	4	5	8				46
3	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	0	20	3	20	1				44
4	36	au TOM'S GR Supra	関口雄飛／サッシャ・フェネストラズ	15	15	11	0	0				41
5	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	（ヘイキ・コバライネン）／中山雄一	6	5	6	2	20				39
6	100	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	5	6	15	6	6				38
7	38	ZENT GR Supra	立川祐路／石浦宏明	8	4	0	16	2				30
8	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	0	2	20	3	0				25
9	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／笹原右京	0	1	0	11	5				17
10	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／福住仁嶺	3	1	0	0	12				16
11	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／千代勝正	4	3	5	4	0				16
12	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／大津弘樹	0	0	9	1	0				10
13	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／宮田莉朋	2	0	1	0	4				7
14	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／平峰一貴	0	0	0	0	3				3
15	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	1	0	0	0	0				1

S.Yoshida

各車のポイント獲得推移に見る
タイトルの可能性

タイトル争いは3台に絞られつつある

下のグラフは、今季のGT500各車のポイント獲得推移を表したもの。これに、現行レギュレーションになった14年以降の歴代チャンピオン、およびランキング2位の平均も重ねている。歴代チャンピオンの平均を上回る「タイトル争いど真ん中ゾーン」にいるのは上位3台、「ボーダーラインゾーン」は1台、そして「首の皮ゾーン」にいるのが2台という状況だ。シーズン序盤は#36と#37がチャンピオンラインのはるか上で推移していたが、やがてライバルが追いつき、チャンピオンライン近辺でもつれ合う情勢になっていることが分かる。



最終戦はゼロウエイトになるので、完全復活となる。このラスト2戦で最低でも表彰台に登ることができなければ、タイトルは獲れない。14年以降のチャンピオンたちは、ラス2で必ずキメてきているのだ（63ページの表参照）。つまり、ライバルと同一条件ならば、確実に上位フィニッシュする強さを持つことがチャンピオンの条件である。ここでミスやトラブルで落とすならば、チャンピオンの資格はない。

GT-Rの鈴鹿に期待

残り3戦を占ううえで重要なのは、マシンと各コースとの特性だが、これまでの5戦を振り返ってみると、どうやらNSXは鈴鹿ともてぎ、スープラは富士との相性が良さそうに見える。とはいえそれは一発に関してだけであり、決勝ロングランではややスープラに分がありそうだ。NSXはピックアップに悩まされることが多いことも、マイナスの材料である。ただし、号車によってばらつきがあり、現在ホンダ勢トップのケーヒンNSXは、ピックアップを苦にすることがなく、ロングランの落ち込みは少ない。そのあたりは全車的にピックアップとは無縁のスープラと異なる点である。

ラインが一本で、GT300のマシンを追い抜く際にタイヤカスを拾いやすい鈴鹿やもてぎは、NSXは不利になる可能性が高い。

運動性能面では、トヨタ、ニッサンドライバーから聞こえてくるのが「NSXは高速コーナーが速い」という点。それは開幕戦でのデータ（66ページ）

チャンピオンと2位のポイント獲得推移

勝者と敗者の分岐点は第5戦

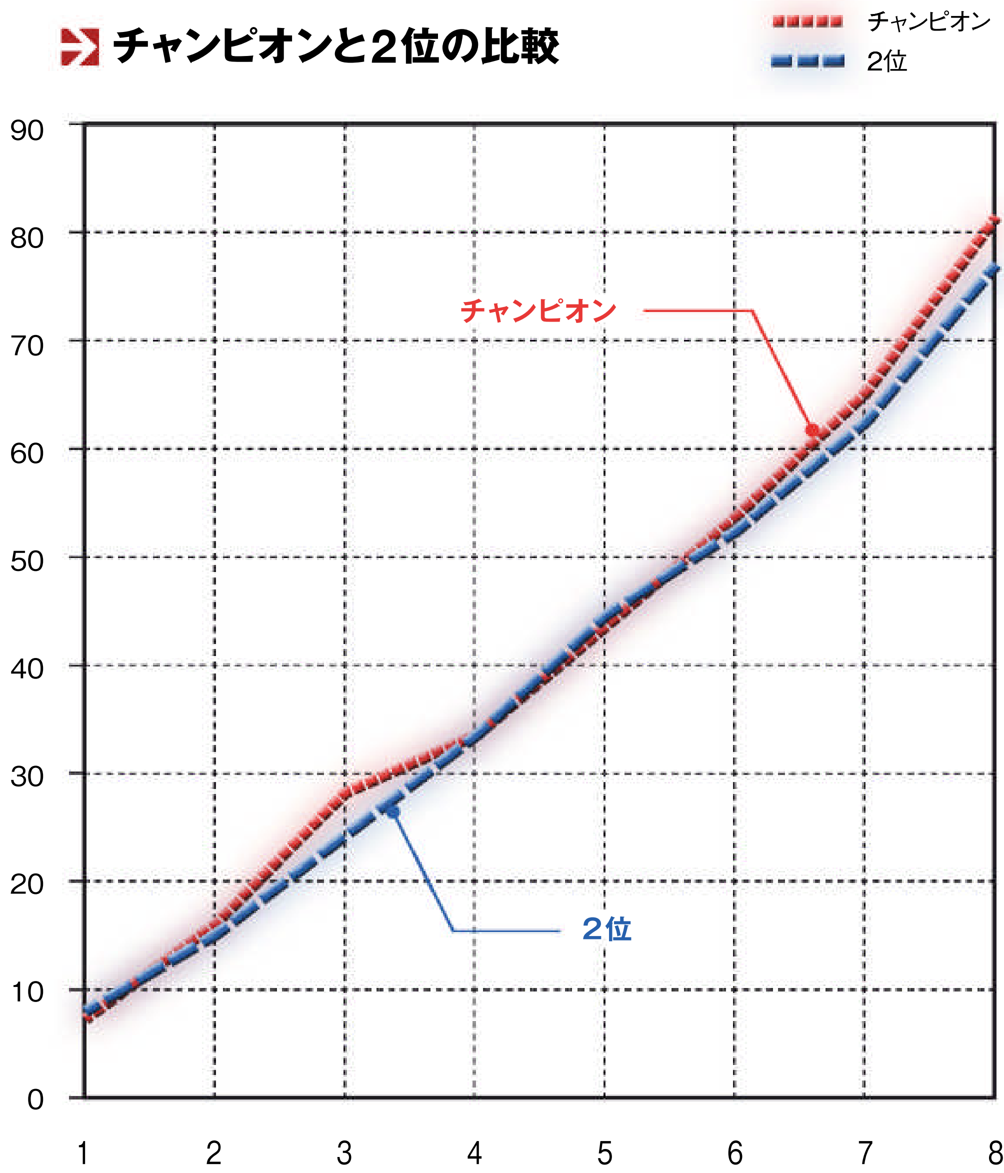
下のグラフは、右ページのチャンピオンラインと２位ラインだけを抜粋したもの。第５戦では、なんと２位のほうがポイント獲得数が多い。ところがこのラウンドを起点とし、残り３戦で逆転していることが分かる。左の表で比較すると、後半３戦で二者のあいだでもっとも差が開いているのは第６戦だ（チャンピオン9.8に対し２位は7.5)。要するに「ハンデが一番大きくつらいときにライバルより前でゴールして逆転する」ことが大事なのだ。

チャンピオンライン

		1	2	3	4	5	6	7	8	Total
2019年	6	0	3	11	21	25	5	5	15	85
2018年	100	15	2	15	0	8	21	6	11	78
2017年	37	20	11	5	1	5	6	21	15	84
2016年	39	4	15	15	3	4	4	16	21	82
2015年	1 (23)	0	20	6	8	5	5	20	15	79
2014年	23	4	3	20	0	15	18	1	20	81
Ave		7.1	9	12	5.5	10.3	9.8	11.5	16.1	81.5

2位ライン

		1	2	3	4	5	6	7	8	Total
2019年	37	0	4	15	15	10	11	8	20	83
2018年	1 (37)	11	4	11	3	18	0	20	8	75
2017年	23	4	8	6	8	15	18	2	21	82
2016年	6	8	6	9	2	10	11	8	15	69
2015年	12	4	15	8	11	13	0	15	8	74
2014年	37	20	6	8	15	2	5	8	15	79
Ave		7.8	7.1	9.5	9	11.3	7.5	10.1	14.5	77



高速コーナー～立ち上がりはNSX 直線の伸び～ブレーキングはスープラ

にも表れているのだが、さらに「立ち上がり加速が速い」というコメントも聞かれる。「富士ではホームストレートのコントロールラインまではNSXが速い。でもその先の250㎞／hを超えたあたりからスープラのほうが伸びる」という。そしてブレーキングではスープラに軍配が上がるようだ。高速コーナー～立ち上がりはNSX、直線の伸び～コーナー進入ではスープラという図式のようである。

これにGT‐Rが絡まないところが寂しくもあり、奮起を期待したいところ。一部のGT300ドライバーが、「スープラが後ろから来るとオーラを感じるけど、GT‐Rが来ても怖さがない」と言ったとか言わないとか……。タイトル争いの常連でもあるモチュールGT‐Rは、逆襲を狙いたいところだが、エンジンをすでに2基目（バージョンは1基目と同一）を投入してしまっているのが痛い。ライフを考慮して最終戦は無理ができないため、狙うなら第6戦か7戦のどちらか。

となれば当然今季唯一勝っている鈴鹿が狙い目となる。自身はギリギリ燃リスにもかからないため、ストレートで優位に立つことができるからだ。「ここで獲らなければ今シーズンは終わり」という覚悟で、必勝体勢で臨んでくるであろう。

トヨタ、ホンダの2メーカーは、エンジン2基目を鈴鹿で入れてくると思われるが、その仕様次第では勢力図を書き換える可能性がある。とくにホンダが「ドライバビリティを捨ててピークパワー重視にシフト」することも検討しており、それがストレートスピードにどう影響するのか見ものでもある。なお、「トヨタの2基目は相当タマをつぎ込んでくるらしい」という未確認情報もある……。

大嶋が抱く自信と課題

ホンダは5台のうち、ケーヒンNSXに候補が絞られつつあるが、同門内で激しいのがトヨタ陣営だ。17年のLC500のときと同様、個体差がなくそのポテンシャルも高い。そのため「陣営内で一番ならチャンピオン」という空気も漂う（17年当時もそうだった)。17年は同士討ちが多く見られたが、今季も第4戦もてぎでトムス同士で当たっている。全体のパッケージはトップクラスの同チームだが、ライバルが付け入る隙があるとすればそこかもしれない。逆に2台で連携すれば、これほど強いタッグはないだろう。そこはチームのマネジメント力が問われるところ。

強力な2台に受けて立つかたちのワコーズ スープラは、もしかするとこれ以上ない援軍を得られるかもしれない。今季からセルモは2台体制となっており（ワコーズ スープラはルーキーレーシング)、両車の総監督は立川祐路が務めている。その立川が走らせるZENTスープラはまだタイトルの望みはあるが、もしその可能性が消えた場合、全力でワコーズ スープラのサポートに回るはずで、ベテランの立川と石浦宏明がバックにつくならば、これほど心強いものはないだろう。

ではディフェンディングチャンピオ

WH・燃リス感度から見るラスト3戦の予想

本誌独自のWH・燃リス感度の係数を、3、4、5戦の予選Q1に当てはめてみると、なんとなく勢力図が見えてきた
それに対して「車種別最速理論値」はハンデを加味したうえでのセクターベストをつなげたもので、当然軽い車種が速くなる

第7戦 もてぎ

第4戦時のケーヒンの速さを誰が上回るのか

もてぎでの勢力図は、NSX>スープラ>GT-Rの順できれいに分かれている。予選Q1では軽量の19号車が健闘したが、同一条件ならばNSXが前に行ったと言える。決勝ではスープラは前に並ぶホンダ勢を抜いていかなければならず、追い越しが難しいもてぎではかなり苦労しそう。なかでも17号車は決勝ペースも良く、果たしてそれを抜けるのか。GT-Rはセクターベストで秒単位で置いていかれているのがつらい（車種別最速理論値）。

第4戦もてぎ 見かけ上の予選Q1順位

Pos	No	Time
1	19	1'37"499
2	64	1'37"598
3	17	1'38"192
4	100	1'38"209
5	16	1'38"240
6	39	1'38"682
7	8	1'39"015
8	38	1'39"191
9	14	1'39"481
10	3	1'39"620
11	23	1'39"695
12	12	1'39"785
13	37	1'40"086
14	36	1'40"106
15	24	1'43"366

第4戦もてぎ 換算後の予選Q1順位

Pos	No	Time
1	100	1'37"209
2	64	1'37"238
3	17	1'37"272
4	19	1'37"379
5	39	1'38"002
6	16	1'38"200
7	14	1'38"521
8	36	1'38"546
9	38	1'38"711
10	37	1'38"806
11	8	1'38"855
12	3	1'39"140
13	23	1'39"575
14	12	1'39"785
15	24	2'03"326

ウエイトエフェクト：0.2秒／10kg
燃リスエフェクト：0.30秒／Rank

第4戦 もてぎの車種別最速理論値

Pos	Machine	Time
1	NSX	1'37"587
2	Supra	1'37"732
3	GT-R	1'39"226

第４戦もてぎの17号車はまさに完勝であった。もてぎはもっともウエイトの影響を受けるコースでありながら、搭載上限に近い46kgを感じさせず、それを上回るのは難しい。



T.Ogasawara

第6戦 鈴鹿

モチュールGT-Rが生き残りをかけて獲りにくる

第３戦鈴鹿の予選Q1の正式リザルトは、上位３台に３車種がきれいに並んだが、ハンデを考慮すると、じつは４番手の17号車がトップに来て、NSXが1-2となる。ただし、１秒以内に９台がひしめく大接戦となっている。なお、予選時の同一車種のセクターベストをつなげると、やはりNSXがトップ。とは言え、第６戦では多くのマシンがハンデを背負うなか、前戦で優勝した23号車が生き残りをかけて獲りにくることは間違いないだろう。

第3戦鈴鹿 見かけ上の予選Q1順位

Pos	No	Time
1	64	1'46"160
2	23	1'46"500
3	38	1'46"631
4	17	1'46"764
5	19	1'46"931
6	16	1'46"992
7	14	1'47"383
8	100	1'47"488
9	39	1'47"577
10	3	1'47"631
11	37	1'47"648
12	36	1'47"768
13	24	1'48"052
14	8	1'48"106
15	12	1'48"668

第3戦鈴鹿 換算後の予選Q1順位

Pos	No	Time
1	17	1'46"004
2	64	1'46"160
3	38	1'46"175
4	23	1'46"424
5	14	1'46"547
6	37	1'46"549
7	36	1'46"631
8	19	1'46"855
9	16	1'46"954
10	100	1'47"070
11	39	1'47"159
12	3	1'47"365
13	8	1'47"954
14	24	1'48"014
15	12	1'48"668

ウエイトエフェクト：0.19秒／10kg
燃リスエフェクト：0.32秒／Rank

第3戦 鈴鹿の車種別最速理論値

Pos	Machine	Time
1	NSX	1'46"129
2	Supra	1'46"349
3	GT-R	1'46"500

今季のMIは総じて高性能なタイヤを供給できており、そのなかでも「鈴鹿がもっとも手応えを感じている」（小田島氏）という。パッケージとしてまとまっていることも強み。



T.Ogasawara

ンであり、現在ランキングトップの大嶋和也は、残り3戦に対し、どう戦っていくつもりなのだろうか。その支えとなっているのは、決勝ペースの高さである。

「第5戦の富士の決勝では、オーバーが強かったけどまわりより速かった。そのセットは、ほかにも応用ができる。鈴鹿は燃リス3ランクダウンでほぼフルウエイトなので、厳しいことは分かっている。でもここ何戦かは似たようなウエイトだし、決勝でのセットは苦労していないのでなんとかなるかと思います。鈴鹿を終えてトップのままなら、連覇の可能性は高いかと思っています」

第7戦もてぎでは燃料リストリクターにかかるかどうかもポイントとなるだろう。燃リスにかからない範囲でギリギリのウエイト搭載量、つまり50kgでもてぎを戦うことがベストなのだ（51kg以上は燃リス1ランクダウン）。

「欲を言えば、もてぎで燃リスに入りたくないけど、そこはコントロールするつもりはない」と大嶋は言う。もてぎで燃リス1ランクダウンになるには、鈴鹿で4位以内に入ることが条件になるが、「さすがにそこまではいかないだろう」と大嶋は読んでいる。逆に「その順位に入ることができればうれしいこと」とも言う。

仮にランキングトップでもてぎを迎えたとしても、第4戦のケーヒンNSXの驚速ぶりに対抗できるのだろうか。

もてぎは燃リス回避は必須?
ウエイト50kgで戦うのがベスト

また、平川亮のもてぎの強さは群を抜いており、過去5戦中2勝、2位1回という成績を収めている。

ワコーズ スープラの今年のもてぎは、「まったく納得のいかない」内容であり、それから考えると劣勢は否めないのだが、どうだろうか。

「もてぎは調子が悪いながらも4位で、しかも原因はなんとなく分かっている。だから前回のような苦戦はしないだろうと思っています」

大嶋が言う現在の課題は「予選」である。「いつも予選日の夜は坪井（翔）と気分が落ち込んでいます。でもレースが終わった後はスッキリして帰っている」と笑う。

「ただ、開幕戦で戦略を間違って中古タイヤで予選アタックしてしまって、でも表彰台に登れた。それで中途半端にウエイトを積んで条件が悪いまま戦ってきているので、予選で苦労するのは当たり前だよなあと」

ただし、トムスの2台はハンデが厳しくとも上に来ることがあるので、そこは要警戒のようだ。

大嶋は、「最終戦富士は単独か、少なくとも同率トップで迎えるなら大丈夫かと思っている」と言う。

富士では3戦とも表彰台登壇で、その獲得合計ポイントは最多タイで37ポイントだ。そしてこれに並んでいるのが、キーパー スープラである。同車は先の第5戦で今季一番の仕上がりを見せており、ウエイト42kg、燃リスは

第8戦 富士

トムスの2台に絡んで かき回しそうなマシンが……

これまで富士は３戦行なわれているが、第５戦の予選Q1の結果を元に、ウエイト／燃リスエフェクトをかけてみた結果が下の表だ。全体的にスープラが上位に来て、次いでNSX、GT-Rという様相。第２戦で優勝した17号車が下位に沈んでいる点が意外であり、陣営にとっても不安が残る。GT-R勢では12号車がQ1トップ通過となったが、これは軽かったため。むしろ23号車のほうが健闘しており、スープラのあいだに割って入った。

第5戦富士 見かけ上の予選Q1順位

Pos	No	Time
1	12	1'28"032
2	8	1'28"063
3	19	1'28"111
4	24	1'28"218
5	23	1'28"308
6	16	1'28"326
7	39	1'28"362
8	3	1'28"541
9	38	1'28"683
10	36	1'28"755
11	37	1'28"776
12	14	1'28"829
13	100	1'28"856
14	64	1'28"946
15	17	1'29"688

第5戦富士 換算後の予選Q1順位

Pos	No	Time
1	36	1'27"459
2	37	1'27"552
3	23	1'27"708
4	38	1'27"855
5	14	1'27"905
6	39	1'27"906
7	100	1'27"932
8	8	1'27"967
9	12	1'28"032
10	16	1'28"038
11	19	1'28"039
12	3	1'28"157
13	17	1'28"188
14	24	1'28"194
15	64	1'28"706

ウエイトエフェクト：0.12秒／10kg
燃リスエフェクト：0.36秒／Rank

第5戦 富士の車種別最速理論値

Pos	Machine	Time
1	NSX	1'26"358
2	Supra	1'26"759
3	GT-R	1'26"893

富士はスープラのなかでもトムスの２台が強い。そのセットもトップスピードが高く、決勝での追い抜きに効果あり。この２台に14、17、23号車などが絡みそうだ。



T.Moriyama

2ランクダウンというハンデでありながら4位に入っている。平川はラスト2戦は連勝するつもりだという。ちなみに平川がシリーズ参戦を始めた15年以降のもてぎと富士の成績を見ると、トータル獲得ポイント数は富士は大嶋とほぼ同じ（平川68に対して大嶋66ポイント）。だがもてぎは大嶋45ポイントに対し、平川は69ポイントと圧倒している。「ラス2で連勝」というセリフも、あながちウソではあるまい。

そして富士ではスープラ以外に優勝したのがケーヒンNSXで、このマシンは残り3戦のうち2コースで優勝しており、「勝てるセット」を持っている点が大きい。しかも「課題」としていた鈴鹿はライバルも大量得点が望めないため、仮にセッティングを外したとしても、被害は最少に抑えることができる。不安材料があるとすれば、チャンピオン経験がないことだ。だが、タイトルが見えてきた現在でも浮き足立つことなく慎重な姿勢でいるため、ライバルにとっては不気味な存在のはずである。

今季は富士でのレースが4回あるが、やはり上位にランクインしている者はみな富士で結果を残している。ランキング5位までは、誰もがどこかの富士で表彰台に登っている。これはシーズン前にも予想されたことだが、今季は「富士を制する者がシリーズを制す」と言えそう。そしてその富士で何かしら手応えを感じている者が上位にランクしている。となると最終戦は力のある者同士が、がっぷり四つでぶつかり合うことになる。

高速コーナーに見る勢力図

NSXはFR化でも高速旋回マシン

Pos	Machine	Time
1	NSX	26"477
2	Supra	26"785
3	GT-R	26"836

高速コーナーでの３車の性能を比較するうえでもっとも分かりやすいのは富士のセクター２（100Rからダンロップ手前まで）である。全車がノーハンデの開幕戦の予選Q1で、同一車種の最速値を比較したところ、左の表のようになった。選択したタイヤやセットにもよるが、NSXが他２車を大きく引き離している。驚くべきところは、ミッドシップであった昨年よりもコンマ４秒近くも縮めている点。FRになっても“高速旋回マシン”なのだ。

低速コーナーに見る勢力図

共通パーツ化の影響か3車の差はごくわずか

Pos	Machine	Time
1	NSX	38"039
2	Supra	38"123
3	GT-R	38"196

足回りのパーツが昨年以上に共通化した影響だからか、低速コーナーでのタイム差が３車でなくなる傾向にある。左のデータは開幕戦富士のセクター３（ダンロップ先の低速セクション）の予選Q1時のものであるが、３車の差はコンマ２秒にも満たない(昨年はコンマ６秒以上も差があった)。今季はBSが低荷重域での性能向上を課題のひとつにあげて開発を進めてきており、タイヤ間での性能差もなくなっていることも影響しているようだ。

最高速に見る燃リス感度の勢力図

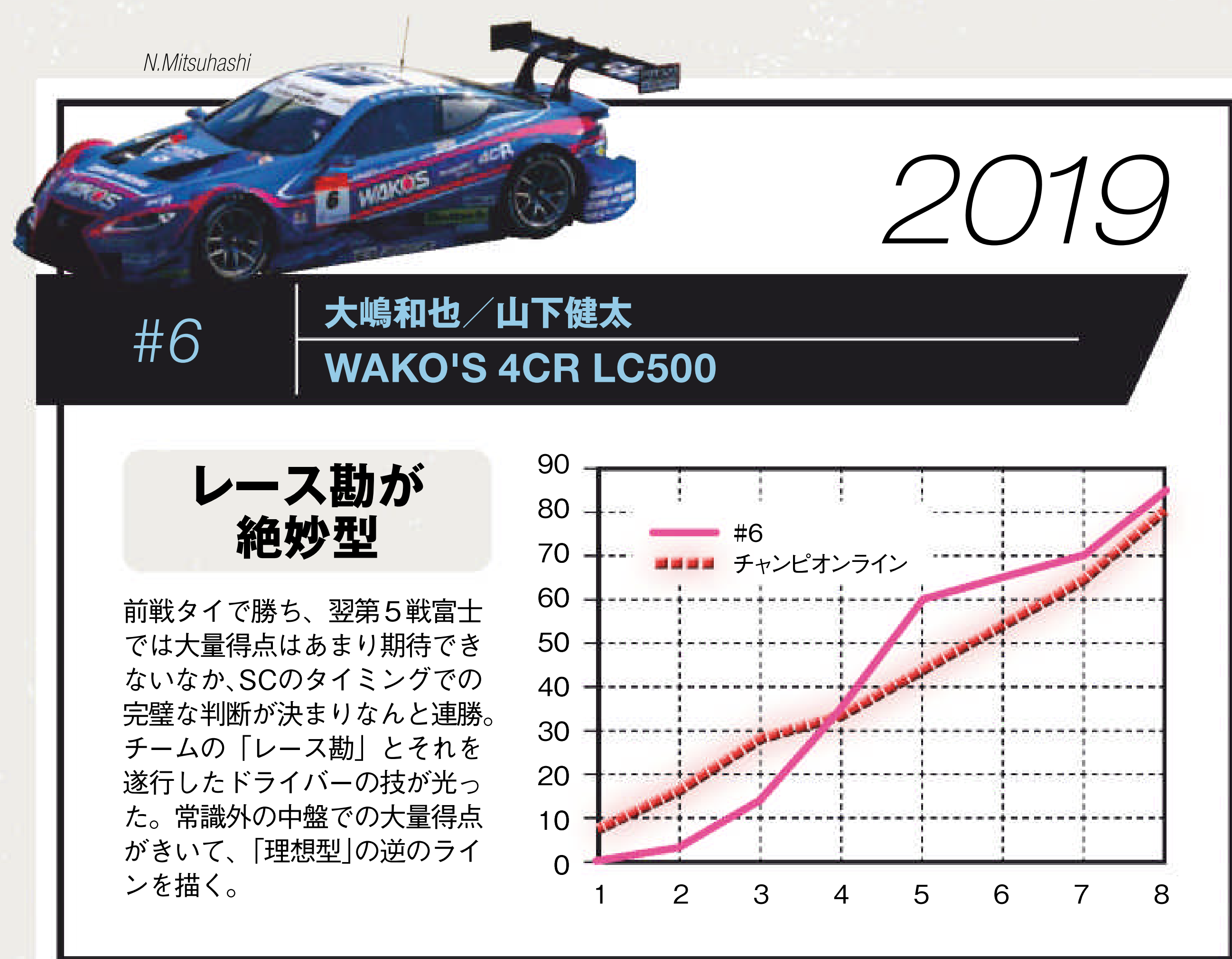
燃リス感度はスープラがもっとも低い?

下の表は第５戦富士の予選Q1時の最高速である。同ウエイトで燃リスも同じワンランクダウンの14号車と100号車で比較すると、ほんのわずかに14号車が上回った。スープラ勢のなかでは他にリスダウンのマシンがいたが、すべて14号車を下回っており、スープラは燃リス感度が低い可能性もある。GT-Rはすべてノーリスダウンだったが、50kgのウエイトの23号車が288km／h。燃リスにかからなければ、そこに勝機を見出せそうだ。

Pos	No	Speed	WH	燃リス
1	#14	289.544	47	1
2	#23	288.000	50	0
3	#100	286.472	47	1

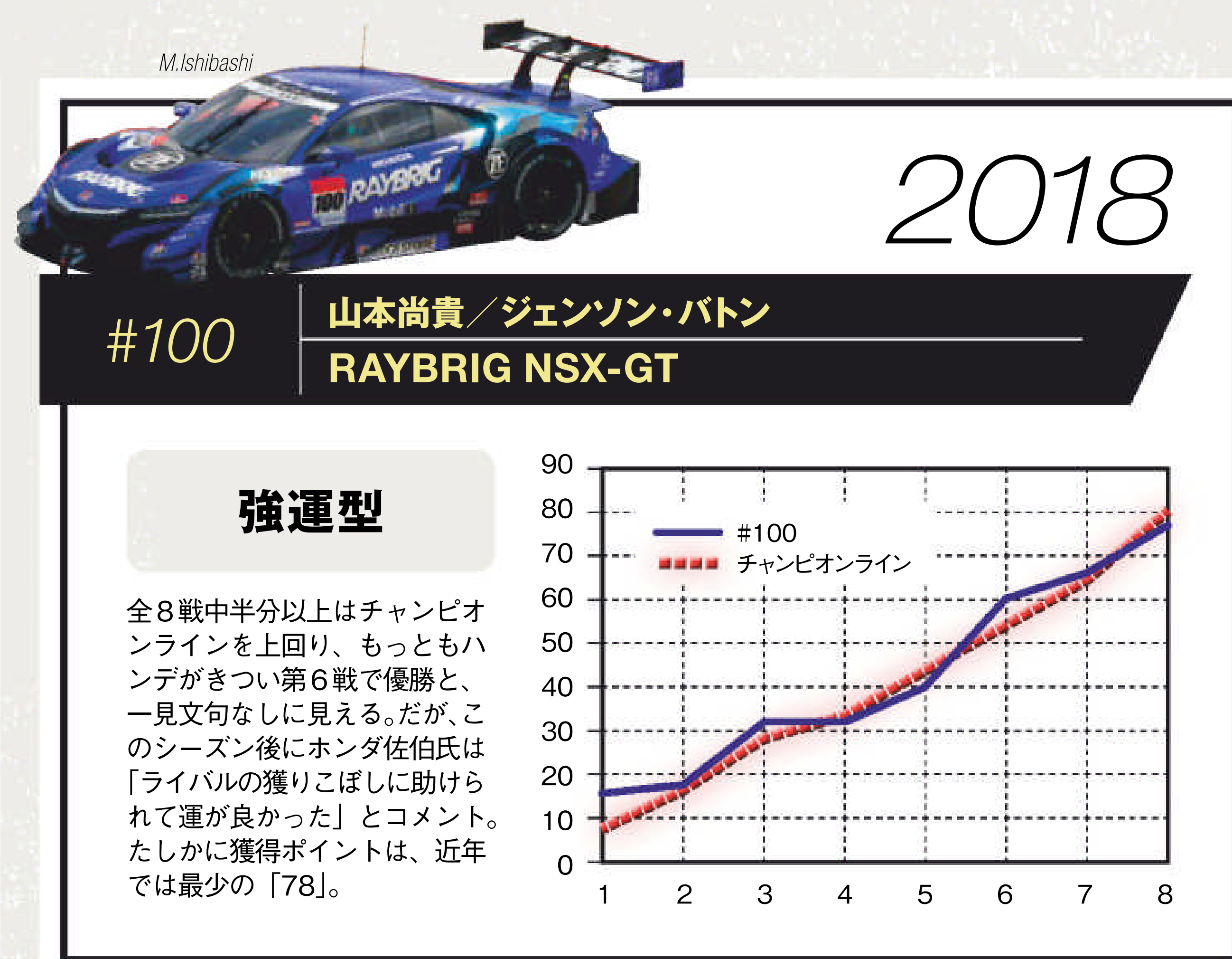
富士を制する者がシリーズを制す
最終戦は激闘が予想される

M.Hirata



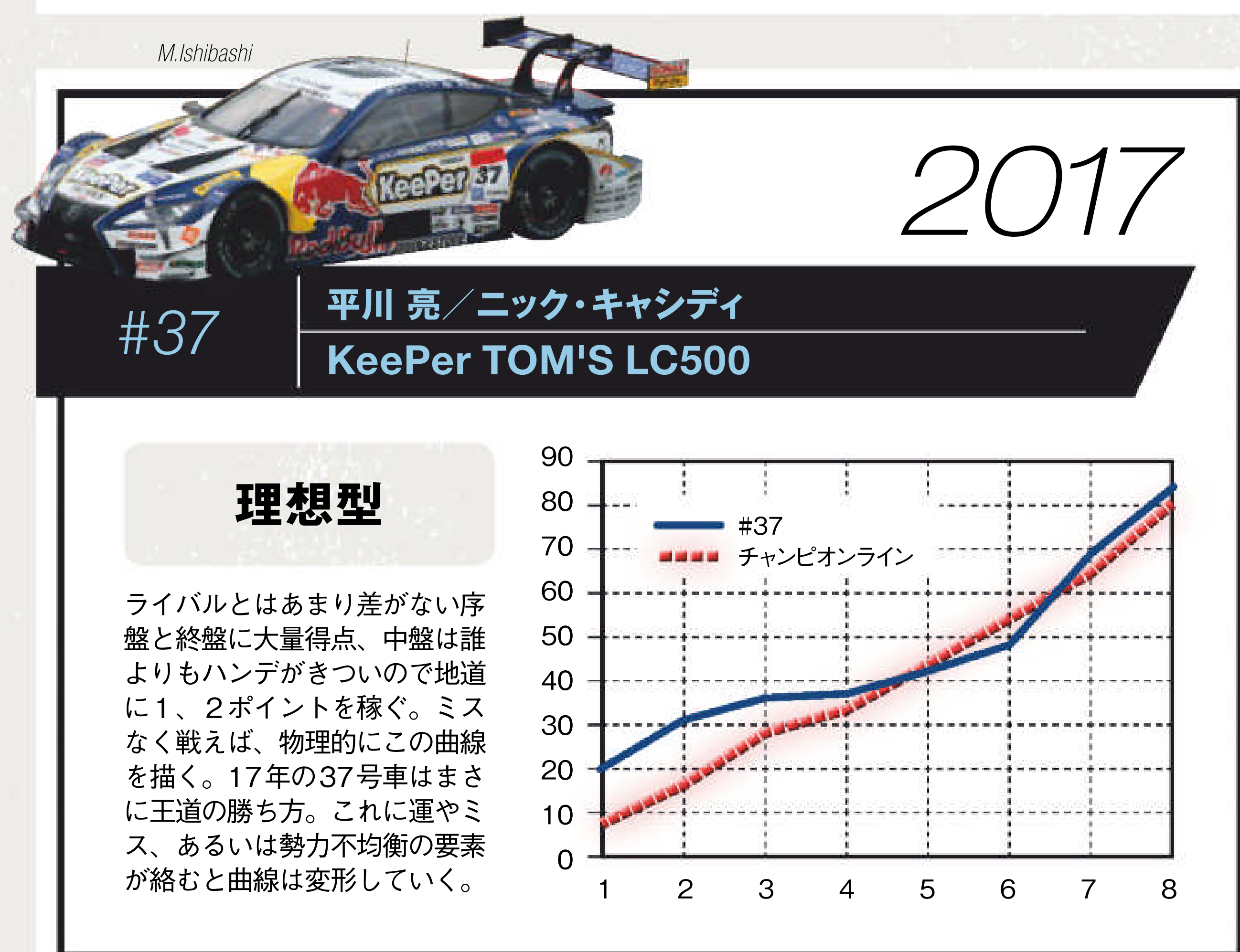
レース勘が絶妙型

前戦タイで勝ち、翌第５戦富士では大量得点はあまり期待できないなか、SCのタイミングでの完璧な判断が決まりなんと連勝。チームの「レース勘」とそれを遂行したドライバーの技が光った。常識外の中盤での大量得点がきいて、「理想型」の逆のラインを描く。



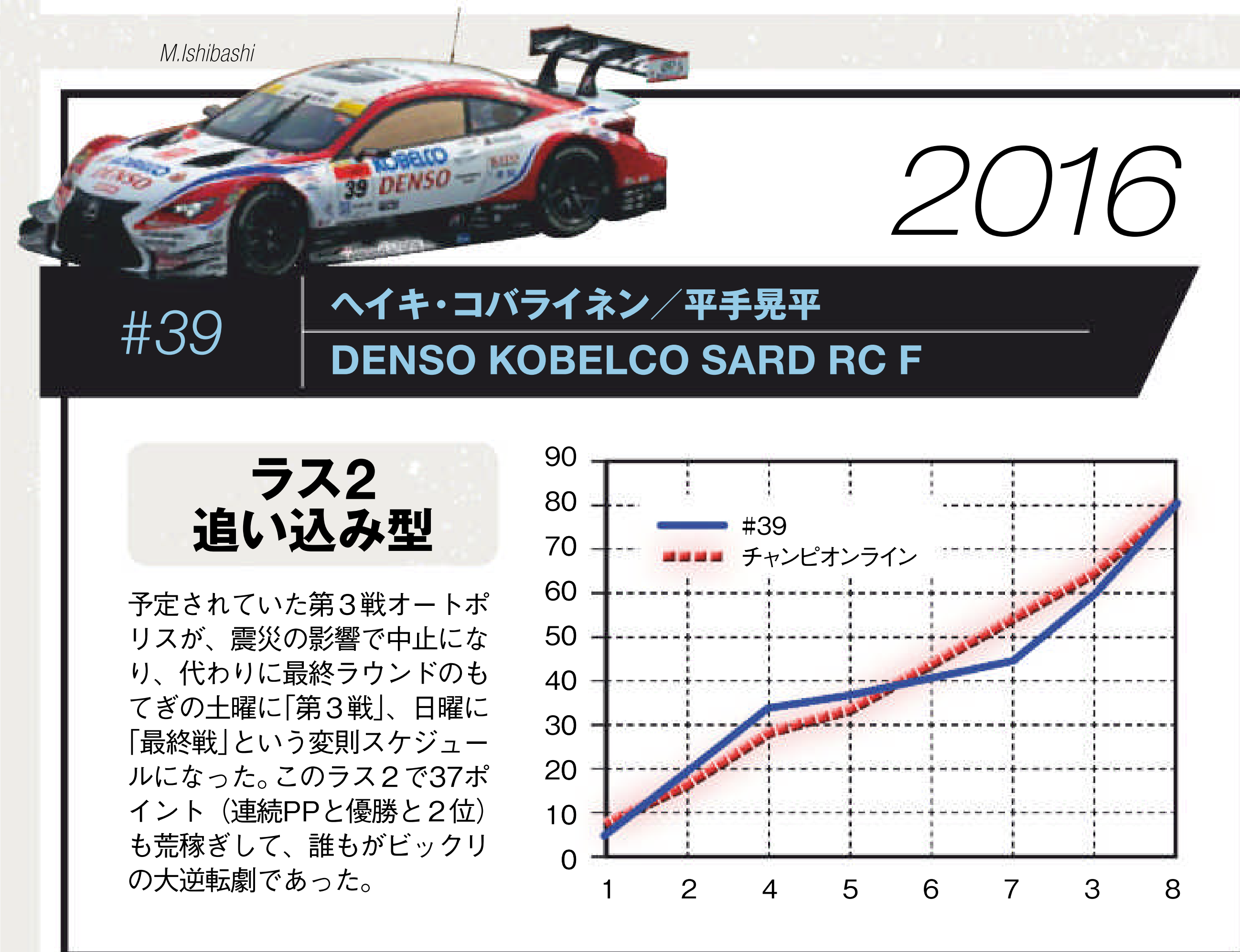
強運型

全８戦中半分以上はチャンピオンラインを上回り、もっともハンデがきつい第６戦で優勝と、一見文句なしに見える。だが、このシーズン後にホンダ佐伯氏は「ライバルの獲りこぼしに助けられて運が良かった」とコメント。たしかに獲得ポイントは、近年では最少の「78」。



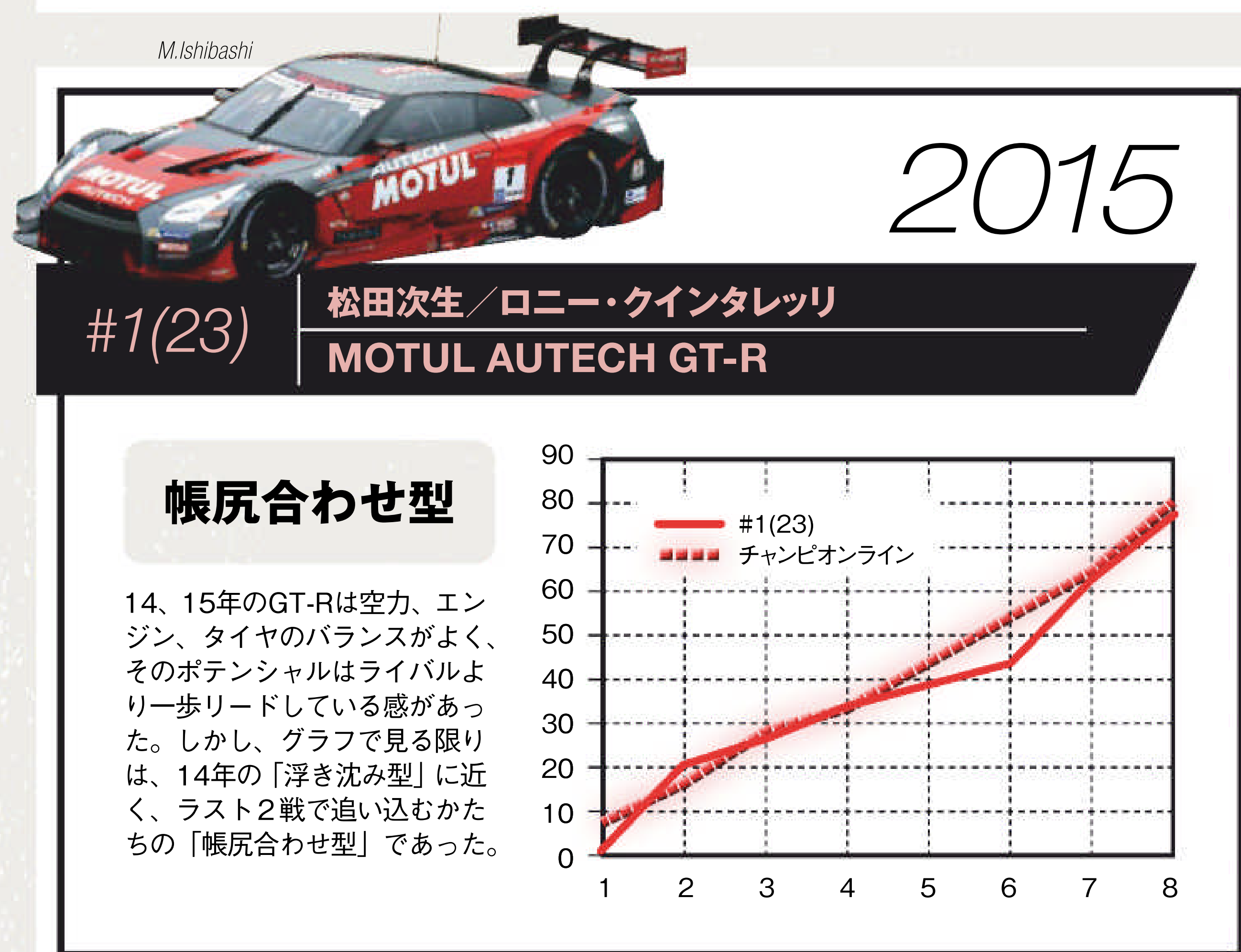
理想型

ライバルとはあまり差がない序盤と終盤に大量得点、中盤は誰よりもハンデがきついので地道に１、２ポイントを稼ぐ。ミスなく戦えば、物理的にこの曲線を描く。17年の37号車はまさに王道の勝ち方。これに運やミス、あるいは勢力不均衡の要素が絡むと曲線は変形していく。



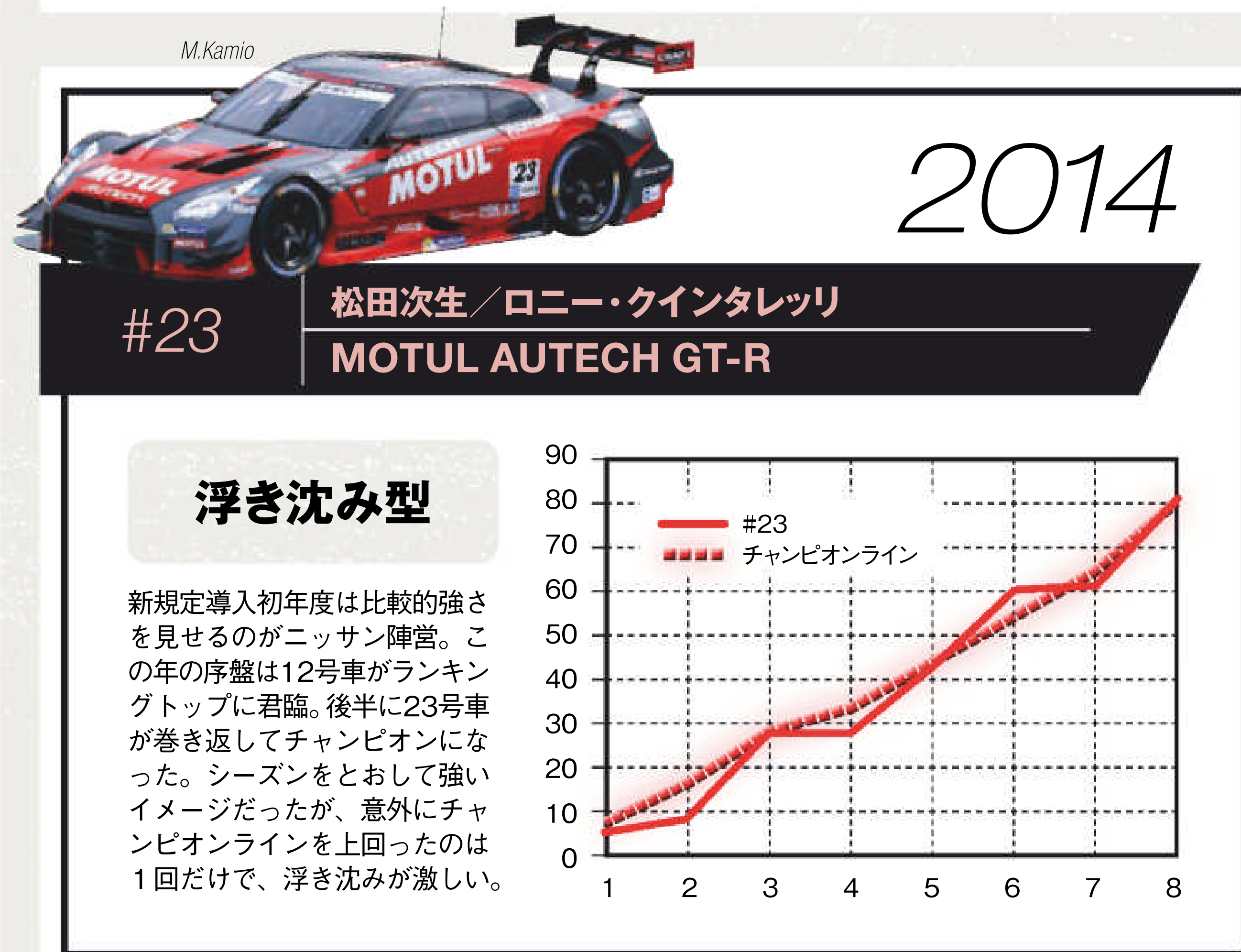
ラス2追い込み型

予定されていた第３戦オートポリスが、震災の影響で中止になり、代わりに最終ラウンドのもてぎの土曜に「第３戦」、日曜に「最終戦」という変則スケジュールになった。このラス２で37ポイント（連続PPと優勝と２位）も荒稼ぎして、誰もがビックリの大逆転劇であった。



帳尻合わせ型

14、15年のGT-Rは空力、エンジン、タイヤのバランスがよく、そのポテンシャルはライバルより一歩リードしている感があった。しかし、グラフで見る限りは、14年の「浮き沈み型」に近く、ラスト２戦で追い込むかたちの「帳尻合わせ型」であった。



浮き沈み型

新規定導入初年度は比較的強さを見せるのがニッサン陣営。この年の序盤は12号車がランキングトップに君臨。後半に23号車が巻き返してチャンピオンになった。シーズンをとおして強いイメージだったが、意外にチャンピオンラインを上回ったのは１回だけで、浮き沈みが激しい。

歴代王者の勝ちパターン

最後に歴代のチャンピオンたちのそれぞれのポイント獲得推移を見ていこう。改めて振り返ると、そのグラフ曲線はさまざまな形を描いていることが分かる。今季のチャンピオンは、いったいどのかたちになるのだろうか。ちなみに、歴代王者のべ６組のうち、第５戦時点でランキングトップだったのはたったの１組だけである（右表）。16年の39号車は、このとき１位に15ポイントも差をつけられていたが逆転している。つまりシーズンが動くのは残り３戦なのだ。今年もこれから動く！

歴代チャンピオン　第5戦終了時のランキング順位

Year	No.	Rank	Diff
2019	#6	1	+16
2018	#100	3	-7
2017	#37	3	-1
2016	#39	3	-15
2015	#1 (23)	4	-12
2014	#23	3	-9

※16年は第3戦が中止となり、第6戦が「5戦めのレース」
※Diff：その時点のランキング1位との差

M.Hirata

予選5番手から虎視眈々、気がつけばトップへ浮上

デンソー、チーム力で今季初勝利を掴む

今シーズン3度目となる富士スピードウェイでの開催となった第5戦。その決勝日は前日に引き続き曇り空でウォームアップ走行時でも晴れ間は見えず。決勝スタート時点で気温21度、路面温度29度と事前予想よりも低い温度レンジでの戦いとなった。

予選ではARTA NSX・GTがポールポジションを獲得。2番手にはカルソニック インパルGT・Rがつけ、2列目にウェッズスポーツ アドバンGRスープラ、リアライズコーポレーション アドバンGT・Rというヨコハマタイヤ勢が続くグリッドになった。

レースがスタートすると直後の1コーナーでいきなりアクシデントが発生。ARTAのアウト側から首位奪取を狙ったカルソニックがオーバーランすると、その背後でクラフトスポーツ モチュールGT・Rとレッドブル モチュール無限NSX・GTが接触。

これでレッドブルがスピンを喫し、クラフトスポーツはボンネットが吹き飛び、マシンを止めてしまう。

この1コーナーの混乱で順位を2番手に上げたのがリアライズで、さらにダンロップコーナーでARTAをパスすると、トップへと躍り出た。

その直後、コース上に落ちたクラフトスポーツのボンネットを回収するため、セーフティカー（SC）が導入。レースは仕切り直しに。

5周目からレースはリスタート。トップのリアライズと2番手ARTAに続き、3番手にはリアライズと同じく、混乱に乗じたモチュール オーテックGT・Rが浮上してきている。

しかしその翌周、カルソニックがモチュールを1コーナーでオーバーテイク。3番手に順位を上げる。

12周目、リアライズがセクター3でGT300の隊列に行く手を阻まれた好機を掴み、翌周のホームストレートに向けリアライズの背後をとったARTAは、1コーナーで首位奪還に成功。ARTAをリアライズ、カルソニック、モチュールが追う展開へと変わった。

だがその展開は早くも崩れる。デンソー コベルコサードGRスープラが14周目の100RでGT300に詰まったモチュールを仕留め、4番手へ。さらに16周目にはカルソニックに「SC中の追い越し」によるドライブスルーペナルティの裁定が下り、デンソーは3番手へとポジションを上げる。

25周目、首位のARTAを秒差圏内で追い詰めていた2番手のリアライズがピットへと向かう。

それに反応したARTAは翌26周目にピットイン。同じ周にピットへ入ったデンソー、レイブリックの前でコー

S.Tamura



オープニングラップのアクシデントの影響でレースを終えたクラフトスポーツ。今回、平手はGT参戦100戦目という記念すべきレースだったが、決勝では搭乗することなく、富士を後にした。

Text : auto sport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）

GT500 決勝リザルト

10月4日（日）｜4.563km×66周=301.158km｜決勝出走15台｜完走14台｜天候：曇り｜コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド	WH（kg）
1	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	TOYOTA GR Supra	BS	66	1:47'01"279	1'30"565	5	38
2	14	WAKO'S 4CR GR Supra	大嶋和也／坪井 翔	TOYOTA GR Supra	BS	66	10"216	1'30"889	12	64
3	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／福住仁嶺	Honda NSX-GT	BS	66	11"162	1'29"745	1	8
4	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／ニック・キャシディ	TOYOTA GR Supra	BS	66	12"355	1'30"838	11	76
5	100	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	Honda NSX-GT	BS	66	20"069	1'30"585	13	64
6	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／笹原右京	Honda NSX-GT	YH	66	40"174	1'30"745	8	24
7	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／宮田莉朋	TOYOTA GR Supra	YH	66	40"442	1'30"617	3	6
8	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／平峰一貴	NISSAN GT-R	BS	66	43"717	1'29"631	2	
9	38	ZENT GR Supra	立川祐路／石浦宏明	TOYOTA GR Supra	BS	66	57"894	1'30"926	9	56
10	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	66	58"794	1'31"144	15	86
11	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	MI	65	1 Lap	1'30"531	6	50
12	36	au TOM'S GR Supra	関口雄飛／サッシャ・フェネストラズ	TOYOTA GR Supra	BS	64	2 Laps	1'31"226	10	82
13	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／大津弘樹	Honda NSX-GT	DL	64	2 Laps	1'30"693	14	20
14	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	YH	61	5 Laps	1'30"178	4	2
	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／千代勝正	NISSAN GT-R	MI				7	32

●ファステストラップ　1'29"631　No.12 カルソニック IMPUL GT-R／佐々木大樹　●黒白旗提示　No.39 ヘイキ・コバライネン、No.23 松田次生
●No.12　佐々木大樹 ドライブスルー（SpR.付則-3「SC中の追い越し」）　●SC：1）13:34（0Lap）-13:43（4Laps）
タイヤ：BS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、MI=ミシュラン、YH=ヨコハマ

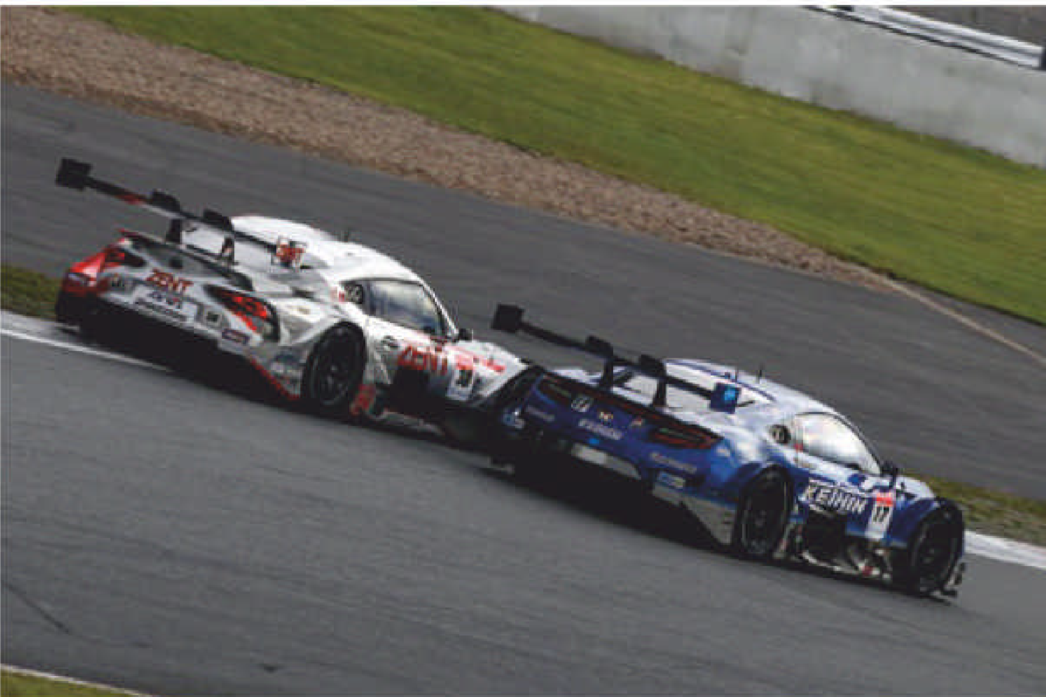
S.Yoshida

予選５番手からデンソーが優勝、２位には12番手グリッドから追い上げたワコーズが入り、GRスープラの1-2となった第５戦富士。デンソーはライバルよりも硬めのタイヤを選択しスタート直後は苦しむも第１スティントで３番手までポジションをアップ。ピットアウト直後もアウトラップで速さを見せ首位を奪取。残り２周で燃料警告灯が点灯し、最終周ではガス欠症状が出てしまうあわやの場面もあったが、トップを守りきった。

S.Yoshida



（上）モチュールはスタート直後に３番手に上がり、その後順位を落とすが第２スティントも６番手を走行、ポイント獲得を狙っていたものの残り数周というところでステアリング系の振動が発生し緊急ピットイン。11位でレースを終えた。（下）１周目の１コーナーでの混乱で他車と接触。右フロントの外観からは確認できない部分を破損しペースを上げられなかったZENTと３ランクダウンの燃料リストリクター制限でストレートスピードが遅く苦しんだケーヒン。苦しみながらも２台ともに粘り強く戦い続け、ZENTは９位、ケーヒンは10位とそれぞれポイントをゲットした。



M.Hirata

スに戻るもアウトラップでデンソー、レイブリック、さらにリアライズにも先行を許してしまう。

そして31周を過ぎ、全車がピットを終えると、トップに立ったのはデンソーだった。それにキーパートムスGRスープラが続き、２台のGRスープラがピットでライバルたちを出し抜くことに成功する。

その背後ではリアライズが33周目のコカコーラコーナーでレイブリックをパス。レイブリックはさらに翌周の１コーナーでARTAにもかわされ、３～５番手はリアライズ、ARTA、レイブリックという順に入れ替わる。

しかし35周目。リアライズが突然のスローダウン。ピットへ向かい、ガレージへマシンを入れてしまう。

40周を過ぎたころ、３番手のARTAが前を行くキーパーを追い詰め、バトルが勃発。キーパーはARTAを10周以上押さえ込んでいたが、この２台のバトル中、４番手に順位を上げ、徐々に追い上げてきていたワコーズ４CR GRスープラが一閃。52周目のダンロップコーナー進入でARTAのインを突き３番手へと浮上する。

ワコーズは勢いそのままに53周目に向かうホームストレートでキーパーもパス。その背後から隙を伺っていたARTAも１コーナーでキーパーをかわし、３番手を取り戻した。

一方、首位のデンソーはレース終盤も安定したペースで快走。見事トップでチェッカーを受けた。２位にはワコーズが続き、ARTAはワコーズに及ばず、３位となった。

N.Mitsuhashi

埼玉トヨペット スープラのタイヤ無交換作戦は表彰台にはつながらず

正攻法で挑んだリアライズGT-Rが初優勝！

GT500クラスに続いてGT300クラスもスタート。1コーナーを先頭で抜けたのは、第2戦に次いで富士での連続ポールポジション獲得を果たしたアドヴィックス ムータMC86だ。後方では、2番グリッドから発進した31号車トヨタGRスポーツプリウスPHV apr GTがポジションを守っている。GT300のスタート直前に、2コーナーでGT500車両のパーツが脱落したため、同箇所でイエローフラッグが振られていたこともあり、順位には大きな変動はなかったが、4番手スタートのスバルBRZ R&Dスポーツがレオン ピラミッドAMGをパスして3番手に順位を上げている。

デブリの回収のために導入されていたセーフティカーランが解除され、5周目にレースがリスタート。すると、この周でリアライズ 日産自動車大学校GT-Rがコカ・コーラコーナーで埼玉トヨペットGB GRスープラGTを、ダンロップコーナーでレオンAMGをパスして4番手までポジションアップ。さらに9周目にはスバルBRZも攻略して3番手まで浮上する。

好調なリアライズGT-Rの快進撃は止まらず、バトルにGT500車両が絡み始めた11周目には、31号車プリウスを追い抜いて2番手となると、14周目にはアドヴィックスMC86をも攻略し、クラストップに躍り出た。なお、その後方では埼玉トヨペット スープラが75kgのウエイトをものともせず、3番手まで順位を上げてきた。

20周を終えたタイミングで、ARTA NSX GT3が上位を争うマシンのなかではいち早くピットに入った。トップを行くリアライズGT-Rは29周目の終わりにピットへと向かい、タイヤを4本交換。その一方で、レオンAMGは32周目の終わりにピットへ向かい、左側2輪のみを交換。そしてその翌周には埼玉トヨペット スープラもピットインすると、タイヤ無交換作戦に打って出た。

上位勢がそれぞれのピットを終えた段階での順位は、埼玉トヨペット スープラがルーティンのピットストップを終えたマシンのなかでトップとなる2番手、3番手リアライズGT-R、4番手レオンAMGと続く。

リアライズGT-Rはタイヤを4輪すべて交換したこともあり、後半スティントでも好調をキープ。全車がピットに入ったことでトップに立った埼玉トヨペット スープラに対し、1周あたり1秒以上も速いペースで猛追する。そして47周目の1コーナー、リアライズGT-Rが埼玉トヨペット スープ

Y.Ishihara



第2戦に続いて、富士では2戦連続となるポールポジションを獲得したADVICS muta MC86。決勝では順位を落としたものの、今季最高の7位入賞を果たしている。

Text : auto sport web　Photo : 吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／石原 康（Yasushi Ishihara）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

GT300 決勝リザルト

10月4日（日）｜4.563km×62周=282.906km｜決勝出走29台｜完走29台｜天候：曇り｜コース：ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	藤波清斗／J.P.デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	62	1:48'14"287	1'38.515	6	48
2	55	ARTA NSX GT3	高木真一／大湯 都史樹	Honda NSX GT3	BS	62	23"787	1'38.851	11	57
3	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生尚弥／菅波冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	62	25"076	1'38.825	3	100
4	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田広樹／川合孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	62	28"041	1'38.527	5	75
5	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	62	28"122	1'38.515	2	15
6	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	61	1 Lap	1'39.001	12	45
7	6	ADVICS muta MC86	阪口良平／小高一斗	TOYOTA 86 MC	BS	61	1 Lap	1'38.366	1	9
8	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也	Mercedes AMG GT3	YH	61	1 Lap	1'38.745	9	21
9	7	Studie BMW M6	荒 聖治／山口智英	BMW M6 GT3	YH	61	1 Lap	1'38.535	15	
10	11	GAINER TANAX GT-R	平中克幸／安田裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	61	1 Lap	1'38.772	14	100
11	25	HOPPY Porsche	松井孝允／佐藤公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	61	1 Lap	1'39.145	10	9
12	10	TANAX ITOCHU ENEX with IMPUL GT-R	星野一樹／石川京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	61	1 Lap	1'39.009	17	39
13	34	Modulo KENWOOD NSX GT3	道上 龍／ジェイク・パーソンズ	Honda NSX GT3	YH	61	1 Lap	1'38.904	23	24
14	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／近藤 翼	Audi R8 LMS	YH	61	1 Lap	1'38.585	20	27
15	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	坂口夏月／平木湧也	TOYOTA 86 MC	YH	61	1 Lap	1'39.399	19	33
16	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	61	1 Lap	1'38.769	4	100
17	87	T-DASH ランボルギーニ GT3	高橋 翼／山田 真之亮	Lamborghini HURACAN GT3	YH	61	1 Lap	1'39.231	13	
18	18	UPGARAGE NSX GT3	小林崇志／松浦孝亮	Honda NSX GT3	YH	61	1 Lap	1'39.110	18	45
19	244	たかのこの湯 RC F GT3	久保 凜太郎／三宅淳詞	LEXUS RC F GT3	YH	61	1 Lap	1'39.048	21	
20	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	61	1 Lap	1'38.681	29	
21	35	arto RC F GT3	佐々木 雅弘／堤 優威	LEXUS RC F GT3	YH	61	1 Lap	1'39.117	22	
22	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／河野駿佑	LEXUS RC F GT3	MI	61	1 Lap	1'39.348	24	
23	50	ARNAGE AMG GT3	加納政樹／廣田 築	Mercedes AMG GT3	YH	61	1 Lap	1'40.216	28	
24	9	PACIFIC NAC D'station Vantage GT3	藤井誠暢／篠原拓朗	Aston Martin Vantage AMR GT3	MI	60	2 Laps	1'38.576	25	6
25	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／田中 篤	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	60	2 Laps	1'38.313	16	3
26	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／阪口晴南	LEXUS RC F GT3	DL	60	2 Laps	1'39.738	7	24
27	2	シンティアム・アップル・ロータス	加藤寛規／柳田真孝	LOTUS EVORA MC	YH	60	2 Laps	1'39.380	8	93
28	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中優暉／飯田太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	60	2 Laps	1'39.992	27	
29	33	エヴァRT初号機 X Works R8	ショウン・トン／佐々木 孝太	Audi R8 LMS	YH	59	3 Laps	1'39.835	26	

●ファステストラップ　1'38"313　No.360 RUNUP RIVAUX GT-R／青木孝行
●黒白旗提示　No.5 坂口夏月
●No.96　ドライブスルー（SpR.28-5「燃料補給違反」）
●No.33　ドライブスルー（SpR.27-3「ピット作業違反」）

Y.Yoshimi



S.Yoshida



ポイントリーダーとして第5戦に臨んだ11号車GAINER TANAX GT-R。LEON PYRAMID AMGなどと同じく100kgのウエイトハンデを背負った今回は、予選で14番手に沈んだものの、決勝では持ち前の強さを見せ、10位に入賞。ランキングトップはLEON AMGに譲ったが、貴重な1ポイントを持ち帰った。

左：昨年王者のARTA NSX GT3は今大会は11番手スタートとなったが、マシン特性的に相性のいい富士で躍動。今季ベストリザルトとなる2位表彰台を獲得。また、終盤に逆転を許したものの、100kgものウエイトを積んだLEON PYRAMID AMGは作戦が当たり3位に。ランキングトップに躍り出た。右：SUBARU BRZ R&D SPORTも100kgを背負って今大会を迎え、予選4番手に食い込んだ。しかし、重さが響いたのか決勝では振るわず、16位に終わった。



T.Ogasawara

ラに仕掛けると、続く2コーナーでオーバーテイクに成功。レースリーダーとなったリアライズGT-Rは圧倒的なペースで後続を引き離していく。

一方、100kgのウエイトハンデを積み、交換したのは左側2輪のみという状況ながらも3番手を快走していたレオンAMGは、57周目に埼玉トヨペットスープラに追いついた。ペース自体はレオンAMGが上回るものの、追い抜くまでには至らず、テール・トゥ・ノーズのまま周回を重ねていく。そうしているうちに、後方からはARTA NSX GT3が近づき、2番手争いは三つ巴の戦いに発展。

すると60周目、ヘアピンでARTA NSX GT3がレオンAMGのインに飛び込みオーバーテイクに成功。攻め手を緩めないARTA NSX GT3は最終コーナーで埼玉トヨペットスープラを捉えると、続くホームストレートで抜き去り、2番手を手にした。その流れのなかでレオンAMGも埼玉トヨペットスープラを攻略し、3番手にポジションを上げた。

そして62周目、トップでチェッカーを受けたのはリアライズGT-R。2番手に23秒以上の大差を築き、ぶっちぎりでGT300クラス初優勝を手にした。2位にはレース後半でチャンスをものにした昨年のGT300クラス王者ARTA NSX GT3、3位には100kgもの〝重荷〟を背負いながら、左側2輪交換作戦を成功させたレオンAMGが入った。なお、4位には埼玉トヨペットスープラ、5位には31号車プリウスが入っている。

夢見るだけじゃ、いられない。

FORMULA

New Star

2020 SUPER SPECIAL INTERVIEW

New Winner,

坪井翔

9月27日、スーパーフォーミュラ第2戦岡山で新たなスターが誕生した
国内トップフォーミュラ参戦2年目で初優勝を果たした坪井翔
1週間後のスーパーGT第5戦富士では2位となりポイントリーダーに躍り出る
坪井の速さ、強さ、その礎となったターニングポイントを探る

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：OLLIE/ORIHARA／上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

——スーパーフォーミュラ（SF）第2戦岡山は、予選でQ3に進むもクラッシュし、8番グリッドスタートからの初優勝と、劇的な展開でしたね。

坪井翔（以下、坪井）：昨年Q3に進んだのは2戦とも雨のときで、今年の開幕戦はQ2で落ちました。今回、岡山でようやくQ3に進み自分としても速さが出てきた実感があったのですが、けっこう風が強く、急なオーバーステアでコントロールを失ってしまいました。あのときはかなりへこみ、地獄に落ちたような気持ちだったので、決勝は天国に昇ったような気分でした。

——ウイニングラップでは、号泣し続けたそうですね。

坪井：去年からSFに参戦し、2位に1回入りましたが勝つことはできなかった。だから、今年中に少なくとも1勝したいと思っていましたが、開幕戦は1周もできなかったり、岡山はQ3でクラッシュと、まだクルマを操れていないのかなと自信がなくなりつつあったんです。ようやく結果として報われたことで、いろいろな感情がこみ上げ、思わず号泣してしまいました。

——そのとき、チームとは無線で何か話をしましたか？

坪井：菅沼（芳成）エンジニアに「おめでとう。でも、ここからが本当のスタートだから泣いている場合じゃないよ」と喝を入れられ、ようやく涙が落ち着いた。あの言葉がなければ、ずっと号泣したままだったと思います。

——記念すべき初優勝の夜は、どのように過ごしたのですか？

坪井：記者会見が終わってすぐ帰らなければならなかったので、もう少し余韻に浸りたかったなと（笑）。携帯にとんでもない量の通知が来ているのを見て『ああ優勝したんだなあ』と思いましたが、新幹線でひとり、コンビニのオニギリを食べながら帰ったので、ちょっと悲しかったですね。

——これまでのキャリアを振り返ると、何度か大きな壁に当たり、それをしっかりと乗り越えてきましたね。

坪井：僕はカメさんというか、ピョンピョン上がっていくタイプではないので、その都度必死でした。最初からそれなりに乗れるんですけど、自分の中で何か確信を得るまでは、結果につながらないことが多かった。悩んで、悩んで『これだ』と分かったときに結果が出る。そういう過去の経験からすると、F3のときみたいに、SFでも1、2年目苦労した上で勝てるのかなと考えていたので、このタイミングで勝てたというのは、わりと早くSFを理解しつつあるのかなと思います。

坪井を強くした、多くの支え

——最初の大きな壁は、FCJ（フォ

Sho Tsuboi

1995年5月21日生まれ。埼玉県出身。5歳でカートを始め数多のタイトルを獲得。2011年にフォーミュラトヨタ・レーシングスクール（FTRS）を受け、翌年フォーミュラチャレンジ・ジャパン（FCJ）で四輪レースデビュー。しかし、2年間のFCJで結果が出せずトヨタからの支援がなくなってしまう。14年のJAF-F4 FCクラスには、FTRSの名前を借りるかたちで参戦。そこでシリーズ2位となり、再びトヨタドライバーとして15年のFIA-F4に挑んだ。「チャンピオンになれなければクビ」という宣告を受けたなかで、見事にタイトルを獲得。18年には全日本F3チャンピオンとなり、19年からスーパーフォーミュラ（SF）とスーパーGT GT500に参戦。10月12日時点でのランキングは、SFが2位、GT500が1位。トヨタを代表するドライバーのひとりとなった。

N.Mitsuhashi

主なレースキャリア

Year	Category	Team	Results
2020	SUPER FORMULA	JMS P.MU/CERUMO・INGING	シリーズ2位（第2戦終了時）
	SUPER GT-GT500	TGR TEAM WAKO'S ROOKIE	シリーズ1位（第5戦終了時）
2019	SUPER FORMULA	JMS P.MU/CERUMO・INGING	シリーズ12位
	SUPER GT-GT500	LEXUS TEAM WedsSport BANDOH	シリーズ11位
2018	全日本F3選手権	カローラ中京 Kuo TEAM TOM'S	シリーズチャンピオン
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	TOM'S	リタイア
	SUPER GT-GT300	つちやエンジニアリング	シリーズ7位
2017	全日本F3選手権	カローラ中京 Kuo TEAM TOM'S	シリーズ2位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	TOM'S	14位
	SUPER GT-GT300	LM corsa	シリーズ3位
2016	全日本F3選手権	TEAM TOM'S	シリーズ3位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	TEAM TOM'S	16位
2015	FIA-F4選手権	TOM'S SPIRIT	シリーズチャンピオン
2014	JAF-F4選手権 FCクラス	FTRS	シリーズ2位
2013	Formula Challenge Japan	FTRS	シリーズ5位
2012	Formula Challenge Japan	FTRS	シリーズ7位



ーミュラチャレンジ・ジャパン）時代でしょうか？

坪井：そうですね。FCJのときはセッティングが禁止されていて、アンダーステアのクルマをうまく乗ることができず、どうやっても速く走れる気がしなかった。そして、トヨタをクビになってしまったんです。2014年のFC（JAF・F4 FCクラス）はトヨタの支援がなくなり、かなり資金難でした。でも、クルマを用意してくれたフィールドの福井（宏尚）代表が本当に親身になってくれて、最小限のコストで支えてくれたんです。費用の支払いも待ってくれましたし、たぶん福井さんの儲けはなかったでしょうね。フィールドじゃなかったら、レースをできなかったと思います。

――活動資金集めは大変でしたか？

坪井：本当にお金がなかったので、いろいろな人に頭を下げてまわり、全然知らないところに飛び込みで企画書を持っていき、門前払いされたこともありました。何とかやりくりしてお金を集めながら、レースをやっていました。

――インドアカートの『634』（ムサシ：19年9月閉店）に、スポンサー募集のチラシを置いていたと聞きました。

坪井：はい。チラシだけでなく、『634』さんの提案で募金箱まで置いてもらい、募金してくれたお客さんもけっこういましたね。あの時期は多くの人に助けてもらいましたし、僕もできることはすべてやっていました。

――苦労してFCを戦い抜き、シリーズ2位になったことで、翌年FIA・F4参戦の道が開けたわけですね。

坪井：FC以降はクルマのセッティングが許されたので、そこで初めてアンダーとオーバーの区別ができるようになり、自分は曲がるクルマのほうがタイムが出るということが分かりました。いまでも曲がるクルマのほうが好きですね。ただし、セットアップがドンピシャにはまることは少なく、決勝ではアンダーなクルマも乗りこなせないと勝てないので、アンダーでも速く走れるように練習しました。たまたまセットアップでアンダーになってしまったときなど、すぐ直すのではなく、まず自分の走り方で何とか速く走ろうと心がけていました。

――そして、15年のFIA・F4で初代チャンピオンに輝きました。

坪井：あの1年は生きるか死ぬかの厳しい年で、一応トヨタに戻れはしましたが、チャンピオンを獲れなければクビだよと、開幕前から宣告されていたんです。しかし、FIA・F4初年度ということもあって事前にテストをできず、初めて乗ったのが開幕戦のレースウイークだったので、そこでの出遅れが序盤は響いてしまいました。

――その年の担当エンジニアは、菅沼さんでしたね。

坪井：はい。SFやGT500を経験している菅沼さんが見てくれるなんて、考えられなかったですね。菅沼さんがすぐにFIA・F4の特性をつかんで良いクルマを作ってくれて、自分もしっかり乗ることができたので、途中で1回勝ち、そこから巻き返すことができました。走り方やセットアップの仕方、コメントの伝え方、トップカテゴリーに上がるまでにどうしたらいいかというプロセスまで、菅沼さんにすべ



M.Kamio

15年＆17年王者でありFCJ時代の講師でもある石浦との競り合いを制し、実力でつかんだSF初優勝。セルモ・インギングにとってもチーム初の1-2フィニッシュだった。真の"先生越え"は、坪井がタイトルを手にしたときだ。

「レースのすべてを教えてくれた」菅沼エンジニアと手にしたSF初優勝

て教えてもらいました。

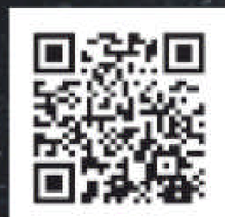
──セッティング時のコメント能力の高さは、坪井選手の強みのひとつだといわれています。

坪井：FIA-F4のときに、菅沼さんに鍛えてもらったお陰です。それ以前は、全然うまく伝えられなかったんです。そもそも話すことが苦手で、子供の頃から人見知り。カート時代はテントからも出なかったし、友達もいなかった。でも、大人になり、うまく話せないとか、コミュニケーションをとれないのは弱点だと思い、改善しようとFCの頃に練習したんです。知り合いにカメラを回してもらい、レース後に毎回コメントするなどしていましたね。最初は全然話せなかったしカミカミでしたが、毎戦くり返すうちに少しずつ話せるようになりました。

──そういう地道な努力もあった上での、FIA-F4タイトル獲得だったのですね。最終戦は、予選9番手から激しく追い上げ2位に入る印象的なレースでした。しかし、3位以内でもタイトルを獲得できたのに、前を走る牧野任祐選手に、最終ラップでなぜ仕掛けたのでしょうか？　リタイアしたらタイトルを失い、レース人生が終わっていた危険性もあったのに。

坪井：僕以外の誰もが、あそこで余計なことをするなと思ったでしょうね。ただ、自分としてはレースをする上でどん欲に優勝を狙うというのは大切だと思っていました。2位で満足してはいけないし、1位を獲るためにレースをやっているので。ペースが良かったので、チャンスがあれば絶対に抜いてやろうと考えていました。牧野選手もすごくクリーンにレースをしてくれると分かっていたので、お互いリスペクトして戦えると思っていました。ただし、それほど無理はしていなくて、ある程度マージンを持っていたので、ぶつかる範疇ではなかったと思います。

──こうやって話しているときの坪井選手はとても穏やかなのに、バトルでは強烈な負けん気を感じます。



坪井選手のSF岡山・初優勝インタビューはas-webで掲載中！

URL : https://www.as-web.jp/super-formula/632354

2020 SUPER FORMULA　#39 JMS P.MU/CERUMO・INGING

<table>
<tr><th>Round</th><th>Rd.1 もてぎ</th><th>Rd.2 岡山</th><th>Rd.3 SUGO</th><th>Rd.4 AP</th><th>Rd.5 鈴鹿</th><th>Rd.6 鈴鹿</th><th>Rd.7 富士</th></tr>
<tr><td>QF</td><td>12th</td><td>8th</td><td rowspan="2">10/17-18</td><td rowspan="2">11/14-15</td><td rowspan="2" colspan="2">12/5-6</td><td rowspan="2">12/19-20</td></tr>
<tr><td>Race</td><td>Retire</td><td>Win</td></tr>
</table>

M.Kamio


OLLIE/ORIHARA

坪井：普段はこんなので（笑）。オーラもないし、怒ることもまったくないし。ただ、走っているときはかなり感情的になっていると思います。よく、ハンドルを握ると人が変わると言われます（笑）。

日本で続けてきた努力を証明

―同い年の、山下健太選手と似たようなタイプにも感じます。

坪井：似ているかもしれませんが、ヤマケンのほうが天然というか、ほかを気にせずそつなくこなすし、僕よりも図太いですね。僕はけっこう不安になってしまうタイプで、ヤマケンとは同じ系統だけど、種類は違うかな（笑）。

―トムスでのF3時代は、その山下選手とチームメイトでした。

坪井：FCJ2年目のとき、彼が1年目で入ってきて、そこでやられてしまいトヨタをクビになったんです。そして、F3で僕が1年目のとき、彼はすでに3年目。ここで借りを返すじゃないですけど『クビにしやがって』という思いも若干ありました（笑）。経験を経て僕も成長してきたから、F3では絶対に勝ってやるという気持ちがあの年は強かったし、いまもヤマケンの存在は意識していますね。

―F3は3年目でタイトル獲得。坪井選手にとって順当でしたか、それともやや足踏みしたと感じましたか？

坪井：決して順当ではなかったです。本当は2年目で獲れたと思います。そこは自分の弱さが出てしまったかなと。それでも、いろいろな経験を積むという意味では3年かかって良かったのかもしれないと、いまは思えます。（山田）淳さんの下でF3の走らせ方やタイヤの使い方などいろいろ学び、3年目はその集大成として力を発揮することができた。しっかりと準備ができた状態でトップカテゴリーに上がれたのは、良かったと思います。

になるために、必要なことが沢山ある」



OLLIE/ORIHARA

FIA-F4初年度の15年、最終戦までタイトルを争った牧野と坪井。牧野は優勝が絶対条件で、坪井は3位以内で自力タイトルが確定。牧野はポールから逃げ、坪井は9番グリッドから追い上げる。得意の雨で坪井はオーバーテイクを連発、3位、2位へと浮上しても、牧野にアタックし続けた。結果は牧野が優勝、坪井が2位。坪井がFIA-F4の初代チャンピオンに輝いた。翌年、ふたりは全日本F3へ。牧野が17〜18年に海外参戦するなか、坪井は18年F3チャンピオンに。そして19年、ともにSFであいまみえる。山下や福住、平川といったミドルフォーミュラで戦ってきた者同士が、SFという舞台で国内最速の戦いを繰り広げている。

―トムスでのF3時代、山田エンジニアの指導は厳しかったですか？

坪井：オーラというか貫禄が凄くて、背も大きいし、1年目は本当に怖かった（笑）。言われることがあまりにも的確すぎて、何も返す言葉がなかった。自分のダメなところをズバッと指摘してくれたし、ほめてくれることはあまりなかったですね。だからこそ、数少ないほめ言葉をもらったときは『ああ、本当に良かったんだな』と。勝っても満足せずさらに成長しようと思えたのは、淳さんのお陰です。

―おもに指摘されたのはどの部分？

坪井：僕はハンドルの切り方がザツで、とくにウエットでそうでした。そうしたら、自分の車載とSFの（中嶋）一貴さんの車載を比べた動画が、淳さんから無言で送られてきた。「自分で考えろ」みたいな。その動画を何度も見て、『何で一貴さんはこんなにゆっくりハンドルを切るのだろう』と研究し、自分がタイヤのグリップをうまく使えていないことを理解しました。言葉で伝えられるよりも、自分で見て考えたほうがいいだろうという、淳さんの優しさだったと思います。

―では、ドライビングに関して、自分の強みはどこにあると思いますか？

坪井：雨は得意だと思います。僕が速いときは雨のレースが多くて、F3の1年目も雨ではヤマケンより良かったし、3年目の雨のレースではぶっちぎって勝っています。SFの初表彰台も雨でしたし。あと、決勝でのバトルにも自信があり、後方からでも這い上がっていける能力はあると感じています。しかし、その一方でまだ足りないのは、予選での一発の速さですね。

―雨のレースで速い理由について、何か思い当たりますか？

坪井：小さい頃、カート時代はお金がなかったので、雨でもドライのタイヤで走ることがあって。周りがレインを履いているなかで、どうやったら追いつくのか、どこをどう走ったらグリップするのかなど、子供なりに必死に考えて走っていました。そのときの感覚が、いまに活きているように思います。レインではセオリーが一切なくなり、グリップするところを探した者勝ち。そこをいち早く見つけて走るから、雨で速いのかもしれないですね。

―では、予選の課題はどこにあると考えていますか？

坪井：セットアップや一発の集中力、タイヤのピークの引き出し方など、いろいろあります。気持ちと力が入りすぎて、ほんの少しのミスでタイムをロスしているように思います。技術的にも、精神的にもまだまだ甘いですね。

予選さえ改善できれば、レースはもっと楽になると思うし、チャンピオンシップでも上位に行ける自信はあるので、その課題に今後もしっかり取り組んでいく必要があると思っています。

——SFだけでなく、スーパーGTでも好調ですね。第5戦富士が終了した時点で、選手権トップに立ちました。

坪井：すごく良い環境で走らせてもらっていますが、今年はクルマがGRスープラになったり、タイヤがブリヂストンになったりして、まだまだ速さを発揮し切れていない。とくに予選では一発を出し切れていなくて、そこが課題として残っています。決勝についてはバトルでも競り勝てているので良いとは思いますが、それでもまだブリヂストンのタイヤを最大限に使い切れていないように感じています。

——かつて坪井選手と戦っていたライバルは、F1を目指しヨーロッパに渡りました。彼らの挑戦をどのような気持ちで見ていましたか？

坪井：彼らが海外に挑む姿を見て、たしかに羨ましいと思った時期もありましたが、そのときは自分が海外に行っても成績を残せるほど力がついていなかったのも事実です。いまの実力で二十歳くらいだったらチャレンジしたいと思いますが、当時はそういう段階になかった。自分の成長が遅かったという部分はありますね。僕もF1ドライバーになることを夢見てレースを始めたので、その夢は一生忘れてはいけないと思います。しかし、自分でお金を払って走るのはプロではないと思いますし、現実的には厳しいですね。

——いま、欧州からの帰国組とSFという同じ土俵で戦い、彼らよりも先に勝利を手にしました。

坪井：同年代としてやってきた彼らに、負けたくないという気持ちはあります。牧野選手にはFIA・F4で勝ちましたが、FCのときは福住（仁嶺）選手にチャンピオンを獲られましたので。彼らが海外で修業しているあいだに、僕は僕で負けないよう、日本で努力を続けてきました。ここで彼らに勝てれば日本のレベルの高さを証明できるし、海外に行くことだけがレベルアップにつながるのではないと示したかった。今回の優勝で、少しはそれを証明できたのかなと思います。

——今シーズンのSFの目標は？

坪井：ランキング2位にいるのでチャンピオンのチャンスはあると思うし、もちろんそれを目指しますが、まずは常にQ3に進むことを目標に置き、ポールポジションを獲りたいですね。

——では、この先2、3年後にどのレースを戦っていたいですか？

坪井：トヨタの最上級カテゴリーはWECなので、それは魅力的ではあります。ただ、ドライバーとしてもっと速くなりたいという気持ちがすごく強くて、一流のプロドライバーになるためには、まだまだ必要なことが沢山ある。それを身につけるために、SFやスーパーGTでしっかりと土台を作り『こいつだったら海外でも通用する』と、全員に認識してもらえるようにならなければいけないと思っています。ドライバーとして、もっともっと成長すること。それが、僕のいまの目標です。

「もっと速くなりたい。一流のプロドライバー



N.Mitsuhashi



2020 SUPER FORMULA
SPECIAL INTERVIEW
New Winner, New Star

N.Mitsuhashi

2020 SUPER GT ＃14 WAKO'S 4CR GR Supra

Round	Rd.1 富士	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 もてぎ	Rd.5 富士	Rd.6 鈴鹿	Rd.7 もてぎ	Rd.8 富士
QF	11th	8th	4th	9th	12th	10/24-25	11/7-8	11/28-29
Race	3rd	3rd	9th	4th	2nd			

坪井は昨季、ウェッズスポーツLC500でGT500にデビュー。今季は昨季王者の大嶋と組み、WAKO'Sスープラをドライブ。LC500からスープラへ、ヨコハマからブリヂストンへと変化が大きいなか、5戦中3回の表彰台と安定した強さでポイントリーダーに立つ。それでも「一発の速さが課題」と、坪井はさらなる高みを見つめる。

20周年イヤーのチャンピオンが決定

日本国内で行なわれているワンメイクレースで、もっとも長く継続開催され
今年20周年を迎えたポルシェカレラカップジャパンの王者が決定した



世界各国で開催されているポルシェカレラカップが、日本でポルシェカレラカップジャパン（ＰＣＣＪ）としてスタートしたのが２００１年。以来、ＰＣＣＪは継続開催されており、国内ワンメイクレースとしてもっとも長い歴史を誇り、２０２０年は記念すべき20年目を迎えた。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響でカレンダーは変更され、6月27〜28日の岡山で幕を開けた。スタートダッシュを見せたのは、ＰＣＣＪ参戦4年目を迎えた上村優太で、開幕戦から第3戦まですべてポール・トゥ・ウインで3連勝を飾る。流れが変わったのは第4戦ＳＵＧＯが天候不順のためキャンセルとなった後の富士大会。第5戦でポール・トゥ・ウインを飾ったのは、13、14年に2年連続でＰＣＣＪ王者に輝いた小河諒。続く第6戦は、16、18年のＰＣＣＪ王者である近藤翼がポール・トゥ・ウインを決める。一方の上村は、レース中の小河との接触が危険行為と判定されて30秒プラスのペナルティを科され6位に降格となり、ポイントランキングでも近藤に逆転を許してしまう。もてぎ大会の3レースでは、上村も1勝を挙げて追いすがるが、近藤が安定した走りでＰＣＣＪ史上初となる3回目のシリーズチャンピオンを獲得した。

一方、昨年までのジェントルマンクラスが廃止されて今年から導入されたプロアマクラスは内山清士、アマクラスはＳｋｙ Ｃｈｅｎがクラス別の初代チャンピオンに輝いた。まさに今年も、「最速のワンメイクシリーズ」にふさわしい熱い戦いが繰り広げられた。

2020 PCCJ DRIVERS VOICE

SERIES CHAMPION

60 小河 諒 LM corsa　4th 121

今年は攻めるをテーマに戦ったので、自分なりに攻め抜いて戦えたため悔いはないです。最終戦で優勝でき、来年へのいい流れができたと思っています。

20 石坂瑞基 Porsche Japan Junior Programme　3rd 124

参戦ドライバーのレベルが非常に高く、細かなドライビングやセッティングの勝負に負けたのが悔しいです。この経験を今後に役立てていきたいと思います。

31 上村優太 Nine RACING　2nd 132

これまでのシーズンで優勝回数が一番多かったのですが、肝心なところでのミスが痛かったですね。シーズン全体を考えた戦い方の大切さを改めて痛感しました。

24 近藤 翼 NIHON KIZAI PORSCHE　1st 148

安定した走りでシーズンを戦えたことが、PCCJ３回目のチャンピオン獲得に繋がったと思います。僕自身も今年１年を通じてさらに成長できたと思っています。

プロアマクラス CHAMPION

77 浜崎 大 GR-Racing VENTILER　3rd 124

自分が少しでも速く走れるようにシーズンを戦ってきて、クルマにも、コースにも慣れてそれなりの手応えを得られたと思います。その結果、優勝も２回できました。

98 IKARI TOEI BJR PORSCHE　2nd 140

ポルシェをきちんと乗りこなせるようになったシーズンだと思います。でもレースは違った難しさがあり、チャンピオンに一歩届かなかったのが残念です。

25 内山清士 NIHON KIZAI PORSCHE　1st 150

最終的に自分だけでなく、近藤選手、チームもチャンピオン獲得と３冠になれたのはうれしいですね。来年も王座を守り切れるように頑張りたいと思います。

アマクラス CHAMPION

51 春山次男 BINGO RACING　4th 82

最後のもてぎ大会では優勝、２位、３位と３つのトロフィーを獲得できました。今年は自分なりに少しでも速く走ることができたと思うので、楽しいシーズンでした。

15 神取彦一郎 911 Service　2nd 116

自分の走りができれば結果は着いてくると思っていたのですが、今年は苦労が多い１年でした。もっとしっかりと準備をして挑まないと難しいですね。

36 Sky Chen SKY MOTORSPORTS　1st 128

今年はクラス区分が変更されたことで、初優勝とともにクラスチャンピオンも獲得できました。１年間、自分を支え続けてくれたチームスタッフには感謝しています。



優勝２回、２位６回と全８戦のシーズンを通して２位以上と安定した成績で、近藤翼がPCCJ初となる３回目の王座戴冠を成し遂げた。



2015年からPCCJに参戦し、ジェントルマンクラス２位が最高ランキングだった内山清士が、新設されたプロアマクラスの初代チャンピオンに輝いた。



PCCJ参戦３年目となったSky Chenがアマクラスの初代チャンピオンを獲得。優勝１回、２位６回と安定した成績を収めたことが王者獲得に繋がった。



今シーズンのPCCJジュニアプログラムドライバーである石坂瑞基は、初の箱レースで序盤は苦労したが最高位は２位で最終的にランキング３位を獲得。

オーバーオール ポイントランキングトップ8

Pos	No.	Driver	Pts
1	24	近藤翼	148
2	31	上村優太	132
3	20	石坂瑞基	124
4	60	小河諒	121
5	25	内山清士	94
6	98	IKARI	82
7	77	浜崎大	76
8	36	Sky Chen	48

※全戦終了時点

プロアマクラス ポイントランキング

Pos	No.	Driver	Pts
1	25	内山清士	150
2	98	IKARI	140
3	77	浜崎大	124
4	3	TAKASHI HATA	44
5	99	GO MAX	30

※全戦終了時点

アマクラス ポイントランキング

Pos	No.	Driver	Pts
1	36	Sky Chen	128
2	15	神取彦一郎	116
3	21	高田匠	100
4	51	春山次男	82

※全戦終了時点

チームランキングトップ3

Pos	Team	Pts
1	NK Racing	242
2	BINGO RACING	150
3	GR-Racing	117

※全戦終了時点



右：2020年シーズンのプロアマクラスチャンピオンの内山清士、シリーズチャンピオンの近藤翼、アマクラスチャンピオンのSky Chen（写真右より）。左：チームチャンピオンはシリーズチャンピオンの近藤とプロアマクラスチャンピオンの内山が参戦したNK Racingが圧倒的な強さで獲得した。



ROUND4 MOTEGI（代替）

9月20日（日）　曇り・ドライ　●ベストラップ：小河諒 1'53''829（5/12）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	60		小河諒	LM corsa	12	23'02''692
2	24		近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	12	23'03''592
3	20		石坂瑞基	Porsche Japan Junior Programme	12	23'14''203
4	25	P-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	12	23'32''262
5	77	P-2	浜崎大	GR-Racing VENTILER	12	23'32''411
6	31		上村優太	Nine RACING	12	23'33''013
7	3	P-3	TAKASHI HATA	A-NeKT & TeamKRM	12	23'43''835
8	98	P-4	IKARI	BJR PORSCHE	12	23'46''146
9	15	A-1	神取彦一郎	911 Service	12	23'59''178
10	36	A-2	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	12	24'20''661
11	51	A-3	春山次男	BINGO RACING	12	24'45''473

P=プロアマクラス、A=アマクラス

今シーズンの最終戦となった第４戦代替レースは、好スタートを切った小河が逃げ切って今シーズン２勝目。しかし、ランキングは４位でシーズンを終えることに。





プロアマクラス２番手からスタートした内山は、浜崎の追い上げを振り切って今シーズン５勝目をマーク。同クラスの初代チャンピオンに輝いた。

ROUND8 MOTEGI

9月20日（日）　雨・ウエット　●ベストラップ：近藤翼 2'05''662（3/12）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	24		近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	12	25'23''705
2	60		小河諒	LM corsa	12	25'33''605
3	31		上村優太	Nine RACING	12	25'34''303
4	20		石坂瑞基	Porsche Japan Junior Programme	12	25'35''552
5	77	P-1	浜崎大	GR-Racing VENTILER	12	25'50''176
6	98	P-2	IKARI	BJR PORSCHE	12	25'55''045
7	25	P-3	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	12	25'57''248
8	3	P-4	TAKASHI HATA	A-NeKT & TeamKRM	12	26'05''198
9	36	A-1	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	12	26'44''727
10	51	A-2	春山次男	BINGO RACING	11	25'54''949
11	15	A-3	神取彦一郎	911 Service	11	26'33''788

P=プロアマクラス、A=アマクラス

第８戦はスタート直前に雨が強くなり、ウエットコンディションでの戦いに。プロアマクラスは浜崎がクラスポール・トゥ・ウインで今シーズン２勝目を飾る。





アマクラスは、第７戦はアクシデントでリタイアに終わったSky ChenがPCCJ初優勝を飾り、同クラスのポイントランキングトップに浮上した。

ROUND7 MOTEGI

9月19日（土）　曇り・ドライ　●ベストラップ：近藤翼 1'53''875（3/12）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	31		上村優太	Nine RACING	12	23'12''248
2	24		近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	12	23'12''629
3	20		石坂瑞基	Porsche Japan Junior Programme	12	23'19''618
4	25	P-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	12	23'27''088
5	98	P-2	IKARI	BJR PORSCHE	12	23'28''187
6	77	P-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	12	23'35''687
7	3	P-4	TAKASHI HATA	A-NeKT & TeamKRM	12	23'39''039
8	51	A-1	春山次男	BINGO RACING	12	25'00''912
9	60		小河諒	LM corsa	11	23'47''171
	36	A	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	4	8'09''012
	15	A	神取彦一郎	911 Service	4	8'09''324

P=プロアマクラス、A=アマクラス

小河と近藤がトップ争いを展開中のレース中盤に接触し、代わって上村がトップに立つ。上村は近藤の追い上げから逃げ切り、今シーズン４勝目をマークした。



アマクラスは５周目にトップに立った春山がPCCJ初優勝を飾った。「草レースも含めて優勝したのは初めてなので、とてもうれしいです」と喜びを語る。



見て、聞いて、走って感じたとっておきの話

見聞走録

H.Tanaka



ゴッツ
後藤比東至（ごとうひとし）

レース参戦に人生をかける自動車雑誌 ＆ Web編集者。今季もTOWA INTEC RACINGよりスーパー耐久（ST-2）に参戦（#59 DAMD MOTUL ENDLESS WRX STI）し８連覇を目指す。MINI CHALLENGE JAPAN'19年シリーズ２位。

Text：後藤比東至（Hitoshi Goto）
Photo：神村 聖（Satoshi Kamimura）/M.A.R.T.

VRをやらずしてシミュレータを語るなかれ

M.A.R.T.



「VR（ブイアール＝バーチャルリアリティ）が一番練習になりますよ」。WRXで富士24時間をともに戦った鶴賀選手がシミュレータについてアドバイスをくれるのだが、なかでも「VR推し」は特別だった。

シミュレータ構築前は「家庭用のVRなんて所詮おもちゃレベルでしょ」と思っていた。やっている姿も少々間抜けだし、まあ機会があればやってもいいかなくらいに考えていたのだが、ことあるごとに「VR買いました？　やらなかったらシミュレータをやる意味がないですよ」と、彼がささやくのだ。

そこまで言うならと、ネットで探してみると「Oculus Rift S」というVRシステムが評価も高くて良さそう。５万円という価格も思っていたよりも安く、使い物にならなくても許せるギリギリ？　ということで購入に踏み切った。



シミュレータ以外にもVR対応のゲームはアクションや戦闘、冒険、恋愛もの（！）までさまざま。せっかくだから映画も観てみたい。

VR導入の日、OculusをPCに接続して、基本設定をしている段階、つまりシミュレータをやる手前の単なる準備の時点で、すでにボクはVRの虜になっていた。「VR、スゴすぎる〜っ！」

プレイステーションなど家庭ゲーム機のVRもやったことはないから、ボクが浦島太郎なのかもしれないが、それを差し引いても、５万円で自宅にVRワールドができるなんて、2020年のVRはボクの想像のはるかに先を行っていた。

肝心のアセットコルサでのVRはどうか？　まずはインパネとステアリング、シフトノブなどがまるでそこにあるかのように見えることに感動する。頭を上下左右に振って、ペダル、ドアの内張、ロールケージなど室内のディテールを眺めるだけでも楽しい。つまり乗っている感覚がミニチャレンジそのものなのだ。フォーミュラに乗り込めば、あの狭いコクピットに潜り込んだ感覚がそのまま味わえる。

フロントウインドウから見える景色も立体的で奥行きがあるから、コースの把握がしやすく、コーナーや看板までの距離感がつかみやすい。走り出せばモニターとの差はさらに顕著で、例えばＡピラーの死角が頭をちょっと横に動かせば見えるのだ。さらにクルマのわずかな挙動や、路面からのインフォメーションを直感的に感じることができる。ただし解像度はモニターよりも劣るから、コースの先の方のディテールは多少曖昧になる。これだけはモニターに軍配が上がるが、個人的にはそこを差し引いても圧倒的にVRの勝ちだった。

そしてVRの真骨頂はなによりもレース。横を向けばライバルがそこにいて、前後左右のクルマとの距離感がリアルに把握できる。接近戦のイメージトレーニングには持ってこい。

と、いいことだらけのVRなのだが、唯一と言ってもいい難点、しかもかなり大きな問題がひとつある。それはどんなに頑張っても30分しか走れないこと。VRでドライブすると「激しく酔う」のだ。ボクの場合、最初の頃は10分が限界で、頭痛と吐き気で数時間はくたばっていた。最近はかなり慣れてきて、30分はいけるようになった。ただし後半は修行僧さながらのハードトレーニングになる。目標はVRで走り続けられるようになることだけど、耐久レースはやりたくない。それともうひとつ、VRは完全にその世界に入り込んでしまうから、まわりで何が起こっても分からない。火の元とか、侵入者（家族を含む（笑））に要注意だ。

というわけで、今回の結論は、「VRをやらずしてシミュレータを語るなかれ！」

ゴッツの近況報告

小さくてかわいいミニバンがうちにやってきた

S.Kamimura



ミニバンと言っても家族で使えるアレではなく、1970年代式のオースチン・ミニバン。はじめてニュルに行ったときに、ホンダのVTECを積んだこれと同じミニバンにあっという間にブチ抜かれた。その後ろ姿がずっと忘れられず、ついに買っちゃいました。クラブマンとミニバンの新旧MINIの２台持ちは、まるでエンスー（死語）。1000cc・38馬力・４速MTでも車重600kgだから意外に速くてとにかく運転が楽しい。レーシングミニバンを目指す予定は今のところありません。

ゴッツのtwitter>https://twitter.com/HitoshiGOTOH

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第86回

オヤジの夢

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。連載の絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。このコラムをまとめた書籍が11月下旬に発売予定。最新情報はtwitter@ishii_shinji_as にて。

1916年5月、浜松の練兵場でアメリカ人アート・スミスが飛行ショーを開催し、急降下に急上昇、背面飛行など、曲芸乗りを披露した。観客席の写真が残っている。この場所のどこかに、木によじ登ってタダ見している尋常小4年の本田宗一郎くんがいる。

写真集『人間 宗一郎』は、モータースポーツカメラマン間瀬明氏が、国内外に残された本田宗一郎の写真を集め、一冊の本にまとめあげたもの。一枚いちまいページをめくるうち、これは本のかたちをした「窓」なのだとわかる。むこうから声がきこえ、煙がのぼり、匂いがたちこめる。すぐそこに人間がいる。話し、笑い、泣き、汗を流している。

十五歳で就職した東京のアート商会が、関東大震災で鉄骨を残して焼け落ちた姿が残っている。そんな時代からクルマに関わっていたのか、と、いまさらながら感嘆する。はじめて製作に携わったレーシングカー「カーチス号」のハンドルを握り、額にあげたゴーグルの下で宗一郎の顔は得意げに笑っている。

二十八歳で郷里にもどり、アート商会浜松支店の社長に就任（従業員はひとり）。

1936年6月、多摩川スピードウェイで開かれた「日本自動車競争大会」に、2シーターの「浜松号」で出場。途中まで新記録でかっ飛ばしていたのが、残り3周で他のマシンと接触し横転。事故の瞬間と、シートから這いだす本田兄弟をコマ撮りで切りとった連続写真に息をのむ。10月の同大会では見事優勝。このときの優勝カップは「今も残っている」と間瀬氏は書いている。

戦争中に、宗一郎本人が撮影した、金属材料の顕微鏡写真。軍事用に依頼されたプロペラの自動切削機。この時期の表情は硬い。

戦争が終わり、日本に空がもどった。自転車にとりつける発動機、通称「バタバタ」が大ヒット。新製品「ドリーム」をみずからテストする宗一郎の満足げな表情。支店でも工場でも、ツナギ姿の若い社員に声をかけ、肩をくんで笑いあう。

浅間レースを観戦する、宗一郎夫妻のむつまじい写真がある。札幌から鹿児島までの日本縦断オートバイ耐久レースでは、参加車両すべてがホンダドリームE型だった。テストコースに手をついて屈み、コーナーでのマシンの挙動をチェックする後ろ姿。どこでも宗一郎の笑顔がレーサーたちの上で輝く。機械が大好きだった。マシンが作りたかった。

透きとおった空の下で、風を受け、雨粒を浴び、純粋に、ひとの作ったものがひとの手で突っ走る。そのことがただ嬉しい。すべてのマシンが宗一郎の子どもたち。その晴れ舞台こそがレース。どこまでも速く、性能を高めたマシンのための発表会だ。

ホンダ初の海外レースがブラジル・インテルラゴス。1954年1月、サンパウロ市400年記念レース。セナの父もホンダ・ドリームのエンジン音を聞いたろうか。その2ヶ月後、有名な「マン島TTレース出場宣言」が発表される。「私の青年時代の夢は、私の製作致しました自動車を以て全世界の自動車競争において覇者となることでございました〜私の宿意と決心を申し上げ、このTTレースに出場、優勝するため、精魂を傾けて創意工夫いたしますことをここに宣誓いたします」ここから世界に冠たるレース屋・ホンダの挑戦がはじまる。

その挑戦はまだ、全く終わっていない。これからも長くつづくモータースポーツの現場に、ただ純粋に、我が子としてのマシンを送りだしたい。その熱情、宿意が絶えることはけしてない。この星をつつむ青空から、あの笑顔が見まもっている。マシンを愛し、レースを愛するぼくらもみな、「F1オヤジ」本田宗一郎の子どもにほかならない。

我が子としてのマシンを送りだしたい。その熱情、宿意が絶えることはけしてない



絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは10月30日(金)発売です

11月13日号 No.1540 定価620円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

GT500クラス1+αの難しさ ～3ワークスを悩ませるマシンセッティングの"感度"～

—スーパーGT第6戦鈴鹿—S耐クラウン開発秘話—DTMから学ぶこと ほか—

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1 EBBRO 1/43スケールモデル K-tunes RC F GT3 SUPER GT GT300 2018 No.96　1名様

月一ベースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルから、K-tunes RC F GT3 SUPER GT GT300 2018 No.96を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 RAYS OFFICIALハンドタオル　1名様

WEC／ル・マンのトヨタTS050、GT500のGT-Rなど今季も精力的にモータースポーツ活動を推進するRAYS。同社のブランドロゴを大胆に配したブルーのハンドタオルは今治製で、その質感は抜群だ。
サイズ：350mm×340mm
提供：RAYS
URL：https://www.rayswheels.co.jp/ec/

3 Modulo KENWOOD NSX GT3 ファイル　5名様

スーパーGT GT300クラスではModulo KENWOOD NSX GT3をModuloブランドとしてサポートするホンダアクセス。同車とチームのコアメンバーがあしらわれたA4サイズのファイルを5名様に。
サイズ：310㎜×210㎜
提供：ホンダアクセス
URL：www.honda.co.jp/ACCESS/motorsports/

4 BOSCH ボールペン（黒）　2名様

オフィシャルスポンサーとしてだけではなく、エンジン関連部品のサプライヤーとしてもスーパーGTを支えているBOSCHのボールペンを2名様に。ブラックの芯ケースは滑りにくく、かつ手に馴染む質感となっている。
提供：BOSCH株式会社
URL：https://corporate.bosch.co.jp/

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

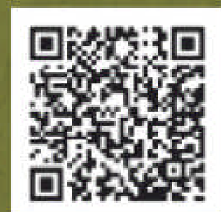
締め切り **2020年10月30日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1539号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2020年10月29日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1539

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



エミリア・ロマーニャGP直前 オンライントークショー開催決定！

過去にはGT500を戦うKONDO RACINGのスポンサーを務めてきたHIS。これまでモータースポーツ界と関わってきた同社が、14年ぶりにイモラ・サーキットでF1が開催されることを記念した『F1オンライントークショー』を10月27日（火）、ZOOMを介して開催する。

このトークショーには、F1中継で解説を務める森脇基恭氏、津川哲郎氏、浜島裕英氏の3名がスペシャルゲストとして出演。エミリア・ロマーニャGPの見どころや、その開催地であるイモラのコース解説、F1の最新情報のほか、同地でのクラッシュで落命した世界王者アイルトン・セナなどについて語り合う。11月2日が決勝日の同GP直前にホットな情報を取り入れる絶好のチャンスとなる。

また、この催しの大きな特徴は、プランによって赤ワインやビールといったアルコール類や、スナックやチョコレートなどの現地特産品がセットとなっている点。これらはトークショー前日までに自宅へ配達され、特産品を満喫しながらF1トークを楽しむことができる。

各プランの価格は下記に詳しいが、特産品のつかないDコースは3300円（税込）。ご興味のある方は別途記載の特設ページにてチェックされたし。

■F1オンライントークショー
●開催日時：
10月27日（火）20：00～22：00
●使用フォーマット：
ZOOM
●参加費用：
Aコース：7980円（税込み）
Bコース：5980円（税込み）
Cコース：4980円（税込み）
Dコース：3300円（税込み）
●問い合せ先：
東京スポーツイベントセクション
TEL：03-5360-4681
●詳細URL：
https://activities.his-j.com/TourLeaf/TYO3333/








SAN-EI
CORPORATION

No.
1539

auto sport

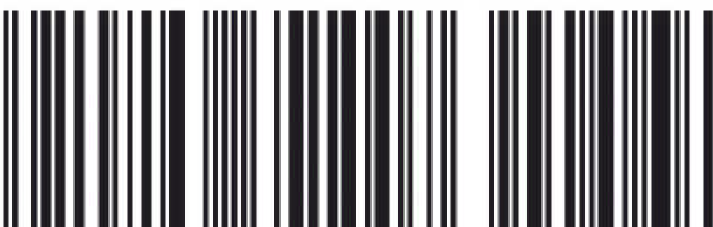
オートスポーツ 2020 10/30号

auto sport 2020年10/30号（隔週金曜日発売）2020年10月16日発売　第57巻第18号　通巻1539号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価620円

本体564円

雑誌 29665-10/30



4910296651007
00564

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷